

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

De la Situation Juridique et de la Responsabilité du Transitaire en matière de Transports maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT
ès Sciences Juridiques

PAR

Eugène TULET

Docteur ès Sciences Politiques et Économiques
Lauréat de la Faculté de Droit de l'Université de Montpellier

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^e et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

—
1927



DE LA
SITUATION JURIDIQUE
ET DE LA
RESPONSABILITÉ DU TRANSITAIRE
en Matière de Transports maritimes

UNIVERSITE DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VALERY, Doyen honoraire, professeur de Droit commercial.

MOYE, Doyen, professeur de Droit International public.

MORIN, assesseur, professeur de Droit civil.

BECQUE, professeur de Droit civil.

DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit administratif.

ROCHE-AGUSSOL, professeur d'Economie politique.

BOSC, professeur de Procédure civile.

VIALLETON, professeur de Droit civil.

VIARD, professeur d'Histoire du Droit.

GUENOUN, professeur de Droit romain.

GABOLDE, professeur de Droit criminel.

DIJOL, chargé de cours de Législation industrielle.

TEILLARD, chargé de cours d'Economie politique approfondie.

MAGNAN DE BORNIER, chargé de cours de Droit constitutionnel.

COURTIN, chargé de cours d'Economie politique.

VIGIE, doyen honoraire.

LABORDE, professeur honoraire.

DUBOIS, secrétaire.

ROCHETTE, secrétaire honoraire.

Membres du Jury :

MM. BECQUE, *Président*.

MOYE,
ROCHE-AGUSSOL, } *Assesseurs*.

La faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

De la Situation Juridique
et de la
Responsabilité du Transitaire
en matière de Transports maritimes

THÈSE POUR LE DOCTORAT
ès Sciences Juridiques

PAR

Eugène TULET

Docteur ès Sciences Politiques et Économiques
Lauréat de la Faculté de Droit de l'Université de Montpellier

PARIS
LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies
R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS
Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée
20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1927



A MA FAMILLE,

MEIS ET AMICIS,

A M. Emile BECQUÉ,

Professeur à la Faculté de droit,

Hommage respectueux.

E. TULET.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — La fonction économique du transitaire. De l'évolution contemporaine de l'Indus- trie des transports par mer et du rôle primordial de la Maison de transit dans le trafic maritime....	11
PREMIERE PARTIE	
Recherche doctrinale de la nature juridique du contrat de transit.....	23
Position du problème : Le transitaire est-il un com- missionnaire ou un mandataire ? Est-il en même temps titulaire de ces deux qualités ? Equivoques et confusions doctrinales. Nécessité d'un examen théorique du mandat et de la commission en droit français.	
CHAPITRE PREMIER. — <i>La notion de mandat en droit français</i>	26
Qualités juridiques d'une personne interposée en ma- tière de contrats civils. Mandataire ou prête-nom. Définition du contrat de mandat. Qu'est-ce que la convention de prête-nom ? Traits distinctifs des deux contrats. Le prête-nom n'est pas un manda- taire. Solution inverse admise par certains au- teurs. La thèse du mandat dissimulé et du com- missionnaire. Insuffisance de ces doctrines. Défi- nition rigoureuse et logique de la convention de prête-nom.	
CHAPITRE II. — <i>Etude théorique de la Commission. Examen critique des principaux systèmes formulés par les auteurs</i>	43
En matière commerciale la personne interposée dans un contrat est toujours un commissionnaire. Diffi-	

cultés inhérentes à cette terminologie : Absence de critère permettant de différencier le mandataire du prête-nom. Intérêts majeurs d'une distinction. Explication de cette anomalie : Défaut d'une définition légale du contrat de commission. Aperçu de droit comparé. Principe admis en la matière par le Code allemand et le Code suisse des obligations. Le problème vu en France. Systèmes juridiques proposés par les auteurs. Leur étude et leur discussion. Essai d'une structure juridique du contrat de commission.

CHAPITRE III. — *Critère déterminant de la nature juridique du contrat de transit*..... 70

Le transitaire est un commissionnaire. Sa démarcation avec d'autres agents commerciaux. Le transitaire est aussi un mandataire. Actes probants à cet effet. Nécessité vitale de sa fonction. Conclusions de cette étude : le transitaire est un commissionnaire-mandataire. Remarques qui se greffent sur cette idée. Observations terminologiques. L'adaptation des principes aux faits par la jurisprudence.

DEUXIEME PARTIE

Des obligations nées du contrat de transit.

Examen concret des principaux cas de responsabilité du transitaire.

CHAPITRE PREMIER. — *De l'intervention du transitaire à la formation du contrat de transport et des responsabilités qui en découlent à sa charge*..... 77

L'établissement d'un connaissance base fondamentale de la fonction professionnelle du transitaire. Définition du connaissance. Son rôle dans la vie maritime. Les propriétés juridiques de ce document. Leurs sources. Effets du connaissance au regard du transitaire qui a participé à sa rédaction. Fondement de sa responsabilité : article 1984 du Code Civil. Inobservation de cette règle par le transitaire. Conséquences qui en résultent pour lui. Stricte application de cette

règle par les tribunaux. Quelques décisions contradictoires. De l'action directe personnelle exercée par le commettant dans l'intérêt du transitaire. Ses effets. Champ d'application de cette action. Caractères généraux du mandat accepté par le transitaire. Responsabilité de ce dernier à l'occasion des divers actes de sa profession.

CHAPITRE II. — *De la responsabilité du transitaire à propos de l'exécution du contrat de transport...* 93

La surveillance de la marchandise est le premier devoir du transitaire. Moyens de satisfaire à cette obligation. Décisions de justice qui les relèvent. L'activité professionnelle du transitaire est étroitement circonscrite à la notion-mandat. Le fléchissement de cette notion en jurisprudence dans des cas d'espèces déterminées. Etude et critique des décisions rapportées. La responsabilité du transitaire en raison des marchandises déposées à quai. Parallélisme avec la responsabilité adverse de l'armateur. Droit particulariste de ce dernier. Situation défavorable du transitaire. Moyens mis en œuvre pour y remédier. Faute contractuelle du transporteur. Le renversement du fardeau de la preuve. Effets au regard du transitaire. Conception de la jurisprudence. Le transitaire est évincé. Une remarque spéciale sur certains procédés du transporteur dans l'exécution du contrat. Question de l'abus du droit.

CHAPITRE III. — *De la responsabilité du transitaire naissant directement du contrat de transit.....* 112

Le transitaire comme tout mandataire doit se conformer aux instructions de son commettant. Quelques considérations sur cette idée. Observation rigoureuse des textes. Leur application pratique. Exemples tirés des décisions des tribunaux consulaires et des cours d'appel. Le transitaire dans ses rapports avec l'assurance des marchandises. Est-il tenu à cette obligation lorsqu'il en a reçu l'ordre ? Doit-il assurer en l'absence d'ordres formels du mandant ? Sa responsabilité est-elle en jeu au cas de faillite ou d'insolvabilité de l'assureur. Examen des trois questions. Les théories juris-

prudentielles en présence. Confrontation des systèmes. La doctrine de la Cour de Cassation. Solutions qui prévalent dans chaque cas pour le transitaire.

CHAPITRE IV. — *Situation très particulière du transitaire en matière de fins de non-recevoir et de prescriptions applicables en droit maritime.....* 136

Comment le transitaire sauvegardera-t-il les droits de son commettant ? Le principe des fins de non-recevoir en droit terrestre et maritime. Conceptions divergentes des deux législations. Anachronisme de la législation maritime. Vœux en vue d'une adaptation de cette branche à la branche terrestre. Bases de l'action intentée par le transitaire pour dommages survenus à la marchandise (art. 435 C. Com.). Délais de la recevabilité de l'action. Déchéance encourue par le transitaire négligent. Etendue de sa responsabilité vis-à-vis du commettant. Fondement de l'action intentée par le transitaire pour pertes ou retard des marchandises (art. 433 C. Com.). Délais de prescriptions de cet article. Conséquences qui en résultent pour le transitaire.

CONCLUSION. — *Essai de synthèse sur le statut professionnel du transitaire en France et à l'étranger.* 145

ANNEXES 169

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE 199

AVANT-PROPOS

Le Transitaire, en droit maritime, doit-il être considéré comme un commissionnaire de transport, c'est-à-dire, au sens de la loi, comme un voiturier, ou, seulement, comme un simple intermédiaire chargé d'opérer la soudure entre deux transporteurs ?

Tel est l'énoncé du problème dont nous nous proposons l'étude dans le présent ouvrage.

Parler du Transitaire n'est point parler d'un inconnu, bien que ce terme soit la propriété de la pratique commerciale.

Assez effacé dans les débuts du siècle dernier, cet important facteur commercial, que l'on est convenu d'appeler « La Maison de transit », a pris un singulier essor avec la complexité, sans cesse accrue, des mouvements de notre vie maritime contemporaine.

Sa fonction, dont nous décrirons dès le début les principaux traits, répond bien à la tendance économique moderne de la division du travail et de la spécialisation dans la tâche. Ce point acquis, il apparaîtra primordial de bien préciser sa qualité juridique, si l'on veut connaître l'étendue de sa responsabilité.

D'ores et déjà, ce problème de la responsabilité dans le transport, loin d'être concrétisé dans une formule nette et sévère, peut être envisagé sous les angles

les plus variables, par suite des divers éléments qui, de près ou de loin, s'incorporent au dit contrat.

Si, en substance, deux personnes interviennent nécessairement dans la formation du contrat de transport : l'expéditeur et le voiturier, en fait, deux autres pénètrent le plus souvent dans le cercle intime de ce contrat dont ils constituent les éléments accidentels ; ce sont le transitaire et le destinataire, à moins que ce dernier ne résume les deux fonctions d'expéditeur et de destinataire en s'adressant à lui-même des marchandises.

Dès lors, et dans l'hypothèse où des marchandises expédiées ne parviendront pas à leur destinataire, soit en totalité, soit en partie ; si, en cours de route, des avaries se produisent ; si, en fin de compte, elles sont transmises avec du retard, à qui, en dernière analyse, incombera le fardeau de la preuve ? Sera-ce à l'expéditeur, au destinataire, au transporteur ou au transitaire ?

Dans ces diverses hypothèses, et pour déterminer l'incidence et la part de responsabilité de chacun d'eux, la solution dépendra, logiquement, du titre juridique dont ils seront nantis.

Que si, dans l'espèce qui nous occupe, l'on assimile le transitaire à un commissionnaire de transport, il lui sera fait application des articles 96 et suivants du Code de Commerce aux termes desquels sa responsabilité sera totale, si le contrat est inexécuté, hors les cas, bien entendu, de la force majeure ou de stipulations expresses.

Dès l'instant, en effet, où une personne, tel un armateur, se charge personnellement de faire parvenir des marchandises ou des passagers d'un point à un autre, elle est garante de leur arrivée dans les délais prévus au contrat ; garante des avaries ou pertes de marchandises susceptibles de se produire et, ajoute le Code, responsable des faits du commissionnaire intermédiaire auquel elle adresse les marchandises (a. 99, C. Co.). Il y a, dans cette entreprise, une opération unique qui se traduira par une unité de prix et de responsabilité dans les espèces précédemment indiquées.

Il en sera tout autrement avec un concept juridique nouveau : la notion de mandat. Ici, la personnalité du transitaire s'efface devant celle de son mandant. Au nom de ce dernier, seulement, et non plus de son chef personnel, il passera avec un entrepreneur un contrat de transport, dressera une police d'assurance, expédiera ou retirera des marchandises. Quelles que soient les modalités de l'opération à effectuer ou le but poursuivi, le transitaire exécute les ordres reçus au nom et pour le compte d'autrui. Il n'intervient qu'ès-qualités. C'est un mandataire (C. Co., 94, al. 2, Civ. 1782-1984).

On aperçoit aussitôt toute l'ampleur du problème, en face des répercussions économiques ou financières que consacrera la solution donnée.

N'ayant pas été circonscrite dans un texte législatif, l'institution en vigueur a été élaborée par la jurispru-

dence qui s'accorde, en général, pour reconnaître au transitaire le rôle d'un mandataire salarié.

Dans son application, toutefois, le principe est souvent méconnu ou varie au gré des espèces. Tandis que certains Tribunaux ne souscrivent pas toujours à l'idée de mandat ou en déforment le sens, on note, dans les décisions des Cours d'Appel, des divergences d'opinion très accentuées sur des cas identiques ou d'espèces analogues.

Il appartient à l'interprète de débrouiller l'écheveau en s'inspirant surtout des situations de fait, car, en définitive, c'est le fait qui doit prévaloir.

Dans cette vue, une analyse succincte des principaux arrêts nous permettra de mieux saisir le mouvement jurisprudentiel, et, par un rapprochement des systèmes, de dégager en synthèse une théorie générale de la responsabilité du Transitaire en Droit maritime.

CHAPITRE PRELIMINAIRE

La fonction économique du Transitaire

*De l'évolution contemporaine de l'industrie
des Transports par mer
et du rôle primordial de la maison de Transit
dans le trafic maritime.*

Le Transitaire, affirmait à une séance de la Chambre, M. Adrien Artaud, « est l'homme qui discute ; il reste l'homme de l'expéditeur. Si vous voulez le supprimer, supprimez-le ; mais ne croyez pas que ce soit un progrès » (1).

On ne saurait formuler en termes plus heureux la fonction économique de cet intermédiaire si éminemment utile à l'industrie des transports. Il nous appartiendra de concrétiser, par l'exemple, les raisons d'être de ce postulat.

L'apparition du Transitaire sur la scène maritime est de date récente. L'ancien droit l'ignore et le Code de Commerce n'en parle pas. Et pourtant n'est-il pas,

(1) Discours de M. Adrien ARTAUD, député, ancien président de la Chambre de Commerce de Marseille, à la tribune de la Chambre, le 23 juin 1921 (*J. O.*, 1921, p. 2856).

à l'heure actuelle, l'un des ferments les plus actifs de l'opération commerciale du transport ?

Sans doute, cette innovation tardive du monde des affaires se justifierait difficilement si, dans ses modalités et son application, l'industrie de la mer n'avait jamais dû subir les soubresauts du temps. Mais en notre matière, plus, peut-être, que partout ailleurs, il semble que nous assistions à un tel déplacement des forces et des concepts que l'observateur, tout ému, en paraît décontenancé. N'est-il pas vrai que l'intervention du machinisme au *xix^e* siècle et les progrès de la science devaient ébranler les derniers dogmes et faire place à des énergies nouvelles ?

Pour mesurer, dans ses déductions logiques, la valeur de cet enseignement et l'adapter à notre thèse, parcourons, sans nous y attarder, quelques pages de notre histoire maritime.

Une véritable institution de famille gouverne, au moyen âge, les rapports d'ordre contractuels de tous les intéressés au commerce de mer. Chargeurs et armateurs, matelots, banquiers éventuels, concourent à l'expédition dont ils acceptent, par avance, les chances de gain ou de perte. Le maître du navire, chef de l'expédition, reçoit à son bord les riches marchands qui viennent arrimer eux-mêmes leurs marchandises et qui s'embarquent avec elles pour aller les vendre en pays étrangers. Au retour, et si le voyage a été fructueux, le maître de l'expédition ou « *Senyor de la nau* », comme disent les textes, partage équitablement les bénéfices entre les divers membres de la

communauté. On appelle ce contrat « le contrat de command » sans que l'on puisse, toutefois, donner à cette expression un sens juridique précis (1).

L'union est donc complète entre chargeurs et armateurs et l'idée d'association domine le commerce maritime.

Mais déjà l'ancien droit ne connaît plus cette forme simpliste du Contrat de Command. Sous la poussée de tendances économiques, intimement liées aux besoins de l'époque, les risques se divisent, les intérêts se séparent. Le rôle de l'armateur grandit et, à sa place, se substitue, dans toutes les opérations du transport, un représentant que l'on appelle : le Capitaine. Sa responsabilité est limitée au navire et au frêt que lui paient les marchands. Ceux-ci, d'ailleurs, ne s'embarquent plus et leur responsabilité est limitée à leur apport en marchandises. Les liens de solidarité ont disparu. En fait, l'union est rompue entre chargeurs et transporteurs.

Parvenu à ce degré d'évolution, l'armement maritime marque un temps d'arrêt. Nous sommes dans les premières années du xix^e siècle et l'écart avec le passé est peu grand. Et d'ailleurs, le Code n'en est-il pas lui-même un vivant témoignage !

Néanmoins l'heure approche où une économie générale nouvelle va présider aux destinées de notre marine : au fur et à mesure que le siècle s'ouvre au

(1) Cf. SALEILLES, *Etude sur l'histoire des Sociétés en commandite* (*Annales de Dr. Commercial*, 1895, pp. 10 et 49 ; 1897, p. 28).

progrès, son champ d'activité croît et se développe. L'outillage naval se perfectionne et entraîne, comme corollaire, la construction de navires luxueux, rapides et de fort tonnage. Les échanges s'accumulent. La concurrence étrangère se fait plus pressante. Nécessairement, aussi, des capitaux énormes se substituent, graduellement, à l'énergie individuelle et la personnalité de l'armateur s'efface de plus en plus devant la Société anonyme ou en commandite par actions.

C'est le stade actuel.

Dès cet instant, une réglementation touffue et complexe déborde sur notre législation antérieure. Des éléments nouveaux, qui se superposent dans bien des cas au Capitaine, interviennent pour l'accomplissement du contrat de transport.

C'est, par exemple, le consignataire du navire, qui prend livraison du chargement et le distribue aux destinataires, au lieu et place du Capitaine (1). S'agit-il de conclure un contrat ? Les agences des grandes Compagnies y satisfont à sa place (2). Le capitaine a-t-il besoin d'argent pour continuer sa route ? Il ne recourt plus à l'emprunt. Sur message télégraphique

(1) Sur la nature juridique de ce nouvel agent de l'armateur, encore très discutée, en doctrine et en jurisprudence, cf. : RIPERT, *Dr. marit.*, t. I, n^{os} 878 à 890 ; BONNECASE, *Droit comm. marit.*, n^{os} 371 et s., 533 et s. ; L. D., dans *Revue internationale de Dr. marit.*, t. 33, 363-372, et en jurisprudence arrêts contraires entre : Marseille, 22 juillet 1881 ; 14 juin 1920 (*Rev. Int. de Dr. marit.*, xxxii, 461) et Rouen, 29 août 1883 ; *ibid.*, 1883, et Tribunal du Havre, 30 juillet 1920, *ibid.*, xxxii, 389.

(2) Du moins pour les Compagnies de navigation qui desservent des lignes régulières.

la maison d'armement lui adresse les fonds nécessaires. De leur côté, les matelots ne sont plus employés au chargement et au déchargement des navires. Un personnel spécial, appelé « dockers », s'en occupe.

Tout cela le Code de Commerce l'ignore (1).

Et dans le développement de l'assurance ne constate-t-on pas une marche identique ? De grandes Compagnies n'ont-elles pas absorbé, à leur tour, l'assureur isolé ? Au surplus, et comme couronnement de cette grande œuvre de rénovation maritime, des organisations puissantes ont ressuscité, mais dans un sens différent et nettement corporatif, la vieille idée d'association. Ce sont, d'une part, le Comité central des Armateurs de France ; de l'autre, le Comité des assureurs maritimes. Par une impulsion habile, ces deux importants groupements ont imprimé une direction unique aux diverses Sociétés ressortissant à la même branche d'industrie. Tant et si bien, qu'ils ont fait, en réalité, de leurs chartes et de leurs statuts, le véritable Code de la Navigation moderne (2).

(1) On pourrait encore citer, en dehors des prévisions du Code, d'autres agents de l'armateur comme « le commis-succursaliste », placé par ce dernier à la tête d'une succursale avec mission de résoudre sur place toutes les difficultés ressortissant à cette succursale, et le « capitaine d'armement » chargé par l'armateur d'équiper et d'armer les navires.

(2) Il va de soi que, sous cette forme, l'idée d'association ne présente aucun lien de parenté avec celle, précédemment décrite, du moyen âge. Le but de ces Super-Organismes consiste, chacun dans leur branche, à éviter la dispersion ou la contrariété de vues par la création de « formules types » propres à servir les intérêts de la profession, mais en respectant l'indépendance des diverses sociétés affiliées. (Cf. à ce sujet : Julien BONNECASE *dans son Traité de Dr. maritime*

Dans son esprit et dans sa structure, autant que dans sa technique, le droit de l'ancien armement est épuisé.

L'antique démarcation d'intérêts entre chargeurs et armateurs s'accuse davantage et se précise à la lumière des faits.

Il y a véritablement lutte sur le terrain corporatif, mais, comme nous venons de le voir, dans des conditions exceptionnellement favorables à l'armement.

En présence de notions aussi divergentes du droit et de la disparité, toujours plus vive, des forces en mouvement, l'industriel, le négociant de l'intérieur ou de l'étranger, le petit commerçant, l'expéditeur, en un mot, sera le plus souvent désarmé. Mal instruit des exigences du Code, perdu dans le dédale d'une réglementation aride et difficile à pénétrer, insuffisamment préparé aux affaires, absent ou dans l'impossibilité de suivre sa marchandise, ce commerçant s'expose à de graves mécomptes.

Contraint d'engager la lutte, il se heurtera, aussitôt, aux clauses des corporations rivales dont il n'aura peut-être pas saisi tout le sens ou défini la portée.

De cet état de choses est née « la Maison de transit », plus brièvement, le Transitaire.

Qu'est-ce qu'un Transitaire ?

Un exemple emprunté à sa vie professionnelle va nous éclairer.

(1922), n° 142, 310, 25, 357, et dans son très intéressant ouvrage sur le *Particularisme du Droit commercial maritime*, chapitre III, (1921).

M. X..., négociant à Paris, veut expédier des marchandises, en l'espèce une caisse maroquinerie, à destination du Pirée. Pour ce faire, il s'adresse à un transitaire habitant Marseille et lui écrit la lettre suivante :

Paris, 21 septembre 1923.

« Monsieur,

« J'ai l'avantage de vous informer que le 19 courant j'ai expédié à votre adresse une caisse marquée A. S./225.232 kilos en petite vitesse.

« Ci-joint vous trouverez la déclaration du contenu ainsi que la valeur.

« Vous m'obligerez en la chargeant sur le premier bateau en partance pour le Pirée, de même veuillez m'envoyer le connaissement ainsi que la note des frais et débours.

« Veuillez agréer...

Signé : X...

« P. S. — A la dernière minute, pour compléter la caisse, j'ai été obligé d'ajouter 40 douzaines bas cotons, valeur 2.640 francs. Donc le total à assurer sera de Frs. 19.258.50 et, en plus, l'augmentation de 15 %.

« Signé : X... »

Conformément aux ordres reçus, Z..., transitaire à Marseille, charge la marchandise sur le premier navire en partance, c'est-à-dire sur le « Patris » qui doit partir directement le 4 octobre.

Il reçoit, le 3 octobre, un connaissance sans réserves, ce qui signifie « caisse intacte », avec l'indication : chargé par Z..., transitaire à Marseille, pour X..., négociant à Paris.

Il assure le 1^{er} octobre la caisse par une police souscrite en son nom, mais pour le compte de qui il appartiendra.

Le 4 octobre, il adresse les documents et sa note à X..., négociant à Paris, avec des instructions spéciales pour le cas de manquant ou d'avaries. Elle lui est réglée le 30 octobre.

Voici la teneur de cette lettre :

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que je viens d'embarquer sur le vapeur « Patris » pour le Pirée :

« A. S./225 : 1 caisse maroquinerie et bonneterie 232 k.

« Je vous remets sous ce pli :

« Un exemplaire du connaissance ;

« Une police d'assurances tous risques ;

« Une facture au montant de Frs. 637.30.

« Le vapeur « Patris » part de Marseille aujourd'hui.

« Il y a donc urgence à ce que vous envoyiez les documents le plus rapidement possible au Pirée. Je vous recommande instamment les constatations à l'arrivée en cas d'avaries et je vous prie de bien vouloir vous conformer aux prescriptions de la police d'assu-

rance au point de vue réserves à faire au transporteur (1).

« Agréez, Monsieur...

« Z... »

Armé de connaissances juridiques et d'aptitudes commerciales indispensables à l'exercice de sa profession, servi par l'organisation de bureaux fortement différenciés, spécialisés chacun dans une cellule d'activité qu'anime son impulsion, le Transitaire offre à l'expéditeur de l'affranchir de tous soucis, en prenant à sa charge les diverses formalités du contrat de transport.

Placé à ce point de soudure qu'est un port de commerce, entre la voie ferrée et la batellerie fluviale d'une part, le transport maritime de l'autre, son rôle consiste essentiellement à faire la liaison entre les deux, aux lieu et place de l'expéditeur.

A ce titre, le Transitaire traitera avec les transporteurs proprement dits sur les départs, l'application des tarifs ou les conditions du frêt. Il assurera, contre les risques, la marchandise, et veillera à la parfaite exécution du contrat.

Homme de l'expéditeur, le Transitaire sera, forcément, l'homme qui discute. Il aura à vérifier les expéditions et à réclamer, en temps utile, au cas d'indemnités dues pour avaries, pertes ou retard. Ce faisant, il sauvegarde les droits de son commettant.

Il sera, en outre, en conflit presque constant avec les administrations publiques, celles, principalement, qui surveillent les importations et les exportations,

telles que la douane et l'octroi ; en lutte avec les autorités des gares ou des ports pour les frais de stationnement ou la conservation des marchandises.

Vis-à-vis des Grandes Compagnies, il saura faire jouer la concurrence, soit en provoquant une meilleure utilisation des tarifs, soit en revendant le frêt le plus avantageux pour son client.

Par le double jeu de sa compétence et de son initiative, il favorisera les rapports commerciaux de la grande industrie et réduira, vis-à-vis du petit commerce, les frais généraux de circulation par le système des groupages (1).

Homme de l'expéditeur, le Transitaire deviendra, à l'occasion, un censeur sévère au regard des grandes Compagnies dont il relèvera les fautes ou redressera les abus.

Sa tâche ne cessera pas d'être ingrate. Aux prises avec tous, il s'attirera, finalement, l'hostilité de tous. Les Compagnies de navigation auront le plus vif intérêt à se débarrasser de ce gêneur professionnel en instituant, sur leur propre ligne, un service de transit.

(1) Nous devons signaler à ce sujet une étude très intéressante de M. Gaston LAEDERICH, parue dans la revue *Les Transports*, dans laquelle l'auteur préconise une institution « *d'unions locales de groupeurs* », autant dans l'intérêt du transitaire que dans celui de l'expéditeur intéressé à la rapidité de l'expédition au même titre que le transitaire chargé de la réaliser. Il y aurait, en effet, un avantage marqué pour les transitaires et, par voie de conséquence, pour leur clientèle, à charger en commun les envois qui leur sont confiés. M. Laederich en poursuit la démonstration dans deux articles de la *Revue des Transports* du 1^{er} avril 1924 et du 1^{er} août 1926. — Ce système fonctionne en Allemagne sous le nom de « *Gutersammelstelle* ».

Péril redoutable pour l'expéditeur qui retrouvera, encore sous cette forme, l'organisation anonyme et irresponsable à laquelle, précisément, il a entendu se soustraire (1).

Aussi, malgré tous les moyens mis en œuvre pour éliminer sa personne, le Transitaire existe. Son utilité commerciale apparaît, même tous les jours, comme une solide vérité d'expérience et c'est encore là, convenons-en, tout le secret du développement de sa profession (2).

(1) Etant donné, en effet, les tendances actuelles de l'armement à exclure toute idée de responsabilité professionnelle à l'occasion du transport par mer, tendances que révèlent les connaissements des grandes compagnies sous la forme de « clauses d'irresponsabilité et de négligence clause » et consacrées à leur tour par des décisions de justice, il suffira que l'opération de transit soit prévue et comprise dans le connaissement pour qu'il n'y ait plus à distinguer entre l'opération de transport, proprement dite, et l'opération de transit. Dans les deux cas, les clauses d'irresponsabilité joueront avec une vigueur égale au détriment du chargeur naturellement. C'est ce qu'on appelle le procédé du « connaissement direct » dont la Cour de Cassation admet parfaitement la validité. (Cass. Ch. Civ., arrêt du 16 juillet 1912, S., 1912, I, 579.)

(2) Il est à remarquer, d'ailleurs, que la corporation des chargeurs, entendant par cette expression non pas l'expéditeur lui-même mais son « alter ergo », le transitaire, a répondu, de son mieux, à l'action corporative des Compagnies rivales, soit par des mouvements de presse, articles de journaux, brochures diverses, revues (notamment la *Revue Générale des Transports*, créée à peine depuis quelques années et qui est devenue l'organe de la Fédération Nationale des Commissionnaires de transports, transitaires, agents maritimes et assimilés), soit par l'institution d'organismes solidement constitués en vue de l'action professionnelle, tels que : la Chambre des Négociants Commissionnaires et du Commerce extérieur ou la Chambre syndicale des Représentants Commissionnaires.

PREMIÈRE PARTIE

Recherche doctrinale de la nature juridique du contrat de transit

L'interprétation des divers actes accomplis par le transitaire, au cours de sa carrière professionnelle, converge vers deux notions : une notion de mandat, une notion de commission.

Pour nous, le point capital est de savoir si l'une ou l'autre de ces deux notions satisfait notre curiosité juridique et détermine, à elle seule, la situation de droit du transitaire ; ou bien, si elles ne doivent pas se fondre dans un tout harmonique et traduire, de ce chef, la réalité sociale de leur titulaire. Dans cette dernière hypothèse, il sera alors permis de se demander si la fusion sur la même tête des qualités de « commissionnaire » et de « mandataire » est conciliable en droit.

En général, les opinions émises par les auteurs sur cet aspect de notre problème sont confuses, incomplètes et dans leur ensemble peu satisfaisantes.

Certains éludent la difficulté et renvoient pour l'étude du transitaire aux règles ordinaires du contrat

de commission. Or, ces règles sont divinatoires car le Code n'en parle pas. Il faut donc les créer !

D'autres auteurs admettent, les uns en droit, les autres *à priori*, que le transitaire, comme tout commissionnaire, conclut une affaire pour le compte d'autrui, sans doute, mais toujours en son propre nom. La notion de mandat lui est étrangère.

Cette opinion nous engage d'abord à nous entendre sur une définition théorique du « mandat », à vérifier, ensuite, si cette conception du rôle du commissionnaire répond intégralement à la conception de la loi française qui l'établit, à nous demander, en dernier lieu, si cette façon d'opérer est le mode habituellement usité par le transitaire.

De même, dès le début de ces premières pages, nous avons laissé entrevoir que la jurisprudence reconnaissait au transitaire le rôle de mandataire salarié. S'agit-il, dans l'esprit du juge, d'un mandat salarié ordinaire, sanctionné par les règles du droit civil (a. 1992) ou de la commission acquise au commissionnaire dans les formes prévues par le droit commercial ? (C. Co., a. 95).

Evidemment l'adoption de l'une ou l'autre hypothèse transformera considérablement la condition juridique de l'intéressé.

Une réponse correcte à toutes ces questions serait certainement mal aisée si nous n'abordions pas de front le problème du mandat et de la commission, en Droit français.

Ce problème, dont nous abordons l'étude, a soulevé en doctrine des solutions franchement divergentes. Il importe, avant de prendre parti, d'examiner séparément le caractère juridique de ces deux contrats et d'observer dans quelles mesures les systèmes concordent avec les textes. La valeur des méthodes ressortira de cet examen et nous donnera les points d'appui nécessaires à la structure de notre sujet.

CHAPITRE PREMIER

La notion de mandat en Droit français

En droit civil, celui qui accomplit des opérations pour autrui sur l'ordre de celui pour le compte duquel il agit peut être soit un mandataire, soit un prête-nom.

Qu'est-ce d'abord que le mandat ?

Aux termes de l'article 1984 du Code civil, le mandat, ou procuration, est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom.

La seule lecture de ce texte impose aussitôt une remarque. Par suite de l'imprécision des termes, le Code n'indique pas « la chose » qu'il incombe au mandataire d'accomplir. Toutefois, il traduit implicitement la pensée du législateur en supposant que le mandat consiste essentiellement dans la collation du « pouvoir » d'agir pour le compte du mandant. L'emploi du mot « pouvoir » indique bien qu'il s'agit d'actes juridiques (1).

(1) Voir la note de M. PLANIOL, *Traité élément. de Dr. civ.*, t. II, n° 2232, note 1.

Note. — L'écrit qui constate ce pouvoir s'appelle « procuration, mot que l'article 1984 emploie à tort comme synonyme de mandat. Le Code allemand de 1896 sépare, nettement, la procuration du mandat en tant qu'institution juridique indépendante. « La procuration, aux termes de l'ar-

Donc, lorsqu'à l'occasion d'un acte juridique déterminé une personne ne veut pas accomplir, elle-même, cet acte ou se trouve dans l'impossibilité de l'exécuter, elle a le droit de s'en remettre à un tiers pour sa réalisation. Ce dernier agira au nom et pour le compte du mandant de telle façon que, l'acte une fois accompli, ses effets, passant pour ainsi dire par-dessus la tête du représentant, se produiront directement dans la personne du représenté. On appellera « mandataire » le représentant et « mandant » le représenté.

Un exemple va nous éclairer :

Un bijoutier, désireux de satisfaire certains clients, s'adresse à une importante maison de bijouterie et lui

ticle 167 du C. all. se confère par déclaration soit envers celui qui doit être fondé de pouvoir, soit envers le tiers à l'égard duquel la représentation doit avoir lieu. La déclaration n'a pas besoin d'être faite en la forme qui pourrait être établie pour l'acte juridique auquel la procuration se réfère. » Il ressort de cet article que la procuration est un acte juridique essentiellement distinct du rapport de droit en vertu duquel le représentant est investi du droit d'agir pour l'intéressé principal. Ce rapport juridique est généralement un mandat. C'est donc par la procuration que le mandant s'engage, d'avance, à réaliser en sa personne les effets des actes passés en son nom, comme il le ferait, après coup, par une ratification. — D'après HÖLD, la procuration est comme une ratification anticipée. Cf. BURNON, *Codes étrangers*, C. civ. all., a. 167 à 181 inclus, titre X : Du mandat.

La même conception est admise par le Droit fédéral des Obligations. Le Code suisse fait de la procuration un acte juridique distinct et théoriquement indépendant de l'acte en vertu duquel le représentant est investi du droit d'agir pour l'intéressé principal. Or, cet acte est le plus souvent un mandat. C. O. a. 32 à 40 sur la Représentation. — Le Droit fédéral a traduit l'expression française de procuration par « *Wolmacht* », étant donné l'imprécision du terme français. (Opinion du professeur Laban de la Faculté de Berne.)

demande un lot de marchandises pour y choisir les objets qui conviendront aux intéressés. Il s'engage, dans le contrat, à restituer à l'expéditeur les bijoux qu'il ne conservera pas et à payer les autres. En l'espèce, ce contrat est bien un mandat. Le bijoutier n'est pas autre chose qu'un simple intermédiaire entre l'expéditeur et ses clients et son rôle consiste non pas à se servir des bijoux demandés mais uniquement à les estimer et à en vendre quelques-uns (1).

De même, il est admis par certains arrêts que le contrat par lequel un banquier s'oblige à servir d'intermédiaire entre une Société, soucieuse de placer les titres qu'elle crée, et le public, est un mandat si l'intermédiaire agit au nom de l'emprunteur et se contente de lui prêter ses guichets (2).

On décide souvent aussi que le banquier chargé par un particulier de toucher les coupons est un mandataire (3).

Mais il peut arriver, et le cas est assez fréquent, qu'une personne ait avantage, non seulement à faire traiter l'affaire par l'intermédiaire d'un mandataire mais encore à laisser croire au tiers que ce dernier traite en son propre nom, dans son intérêt exclusif ; en un mot qu'il est le véritable intéressé. Dans ce cas

(1) Ainsi jugé : Cass. crim., 3 déc. 1892, D. 93, I, 265 (qui en conclut que si le bijoutier détourne les objets il commet un abus de confiance). *Ibid.*, Cass. crim., 21 avril 1898, D. 98, I, 433. — V. également : *Pandectes françaises*, note de M. de Roux, 94, I, 81.

(2) Cass. civ., 18 mars 1891, D. 91, I, 401.

(3) BAUDRY et WAHL, *Traité théorique et pratique de dr. civ.*, t. XXIV, n° 372 et s.

le mandataire se présente seul, sans découvrir celui dont il tient ses droits, tout comme s'il agissait pour son propre compte. Le mandant reste dans l'ombre. On ignore même qu'il y a mandat.

C'est ce qu'on appelle « la convention de prête-nom » et le tiers intermédiaire « le prête-nom ».

L'utilité de cette institution tient à plusieurs causes.

Une personne peut avoir intérêt à se cacher elle-même à l'autre partie. L'exemple type est celui de deux voisins, d'une amitié peu sûre et dont l'un veut se débarrasser d'un immeuble qui l'incommode ou pour d'autres raisons, tandis que l'autre verrait un avantage à se l'approprier. Mais par suite de l'état d'esprit qui les sépare, il est à craindre que le vendeur refuse de se dessaisir de son immeuble au profit de son acheteur éventuel, ou, dans un autre hypothèse, qu'il le lui vende bien au delà de son prix réel. Dans les deux cas la situation de l'acheteur est très précaire, à moins qu'elle ne tourne définitivement contre lui.

Pour parer à cette double éventualité, il s'adresse à un tiers complaisant et convient avec celui-ci qu'il ait à se présenter comme le véritable acheteur. Il devra ensuite lui retransférer la propriété de l'immeuble par une opération ultérieure. Si le projet réussit, le voisin acheteur arrive, par un détour, à atteindre le but. Le procédé est simplement coûteux puisqu'il nécessite double frais en raison des deux ventes successives.

Dans une autre hypothèse, une personne peut être contrainte de dissimuler une partie de son patrimoine. Elle s'en défait, en apparence, au moyen d'une vente

conclue avec un ami qui lui servira de prête-nom et passera pour le véritable propriétaire. En réalité, le contrat intervenu est purement simulé, car l'acte de vente sera accompagné d'une contre-lettre, c'est-à-dire, d'un second acte destiné à détruire le premier. Mais il faut bien remarquer qu'à l'égard des tiers cet acte secret est sans valeur. Il ne peut avoir d'effet qu'entre les parties contractantes, c'est-à-dire, en l'occurrence, entre le vendeur et son ami (a. 1321 du C. Civ.).

On retrouve encore l'usage du prête-nom dans d'autres procédés juridiques, tels que la clause de « porte fort » et « la déclaration de command ». (C. Procéd., a. 707-711).

Le prête-nom peut également intervenir pour l'exercice d'une action en justice, la maxime « nul ne plaide en France par procureur » étant inapplicable à celui qui plaide par prête-nom (1).

La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour admettre la validité d'une telle convention, la simulation par interposition de personnes n'étant pas, dans notre droit, une cause de nullité (2). Mais il faut que ces conventions n'aient pas pour objet de frauder la loi et qu'elles n'aient pas été conclues en vue de causer un préjudice aux tiers (3).

(1) Cass., 29 juillet 1874, D. 97, 2, 201, note ; S. 75, I, 78 ; D. P. 95, 2, 553 et la note.

(2) Cass, req., 12 nov. 1902, S. 1905, I, 14 et D. P. note de M. PLANIOL, 90, 2, 185.

(3) En ce sens BAUDRY et WAHL, *Traité théorique et pratique de dr. civ.*, XXIV, n° 882 ; GUILLOUARD, *Traité du mandat*,

Ainsi sera valable la convention de prête-nom qui aura pour but de réclamer le paiement d'une lettre de change, de réclamer le paiement d'une créance en vue de faire des actes conservatoires (1).

Elle sera entachée de nullité lorsqu'elle aura pour objet de soustraire un créancier aux compensations que le débiteur pourrait avoir à lui opposer, de faire adjuger au prête-nom du saisi l'immeuble faisant l'objet de la saisie, ou encore, de faire acheter un immeuble par un prête-nom afin que cet immeuble ne tombe pas en communauté et échappe aux poursuites des créanciers (2).

En dehors des deux hypothèses prévues, la constitution d'un prête-nom est valable au même titre que la constitution d'un mandataire (a. 1991 et s. du C. Civ.).

S'ensuit-il, nécessairement, que les règles propres au mandat soient applicables à la convention de prête-nom ?

La jurisprudence adopte l'affirmative en ce qui concerne les rapports du prête-nom et du mandant.

n° 20 ; A. COSTES, *De la convention de prête-nom*, thèse, 1891, p. 6 ; Paul PONT, *Commentaire, Traité des petits contrats*, t. I, 418 ; PLANIOL, *Revue critique*, 1886, p. 622 ; Robert BEUDANT, *Dissertation au D.*, 93, I, 309 ; Cass., 25 avril 1894, S. 95, I, 230 et la note ; Req., 12 nov. 1902, S. 1905, I, 14 ; Cass. 21 juin 1897, S. 99, I, 308 et le renvoi ; Cass., 2 mars 1904, S. et P. 1904, I, 260 et les notes.

(1) Cass. req., 2 janvier 1828 ; *Ibid.*, 7 avril 1813, R. 29^o et 26^o ; Bordeaux, 27 avril 1831, D. P. 31, I, 271.

(2) Cass. req., 1880, D. 81, I, 13 ; 26 juin 1883, *Ibid.*, 84, I, 229 ; 29 juillet 1890, *Ibid.*, 91, I, 200. BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, n° 883.

Certains arrêts reconnaissent au prête-nom un droit de recours contre le mandant pour se faire rembourser les prestations qu'il a été obligé de fournir au tiers avec lequel il a contracté ainsi que pour le paiement de ses salaires (1). Il résulte d'autres décisions que les objets acquis appartiennent au mandant et que le prête-nom qui les détourne commet un abus de confiance (2).

Mais ceci n'intéresse que les rapports du mandant avec le prête-nom. Le point le plus saillant du problème dont nous formulons aussitôt l'énoncé consiste à se demander, d'une part, quels sont les rapports de droit qui interviennent, entre le prête-nom et son mandant avec les tiers, d'autre part entre le mandant lui-même et les tiers.

Sous cette face la solution admise est l'antithèse de la première : la notion de mandat disparaît.

L'engagement du prête-nom envers les tiers est, à leur égard, un fait de son initiative, un acte de sa volonté. Le mandat est inexistant. Ils l'ignorent. En sorte qu'ils ne pourront jamais se le voir opposer pas plus qu'ils ne pourront l'invoquer, car ce contrat n'émane pas d'eux et comme tel il leur est étranger. On peut rappeler, en ce sens, les dispositions générales de l'article 1165 du Code civil d'après lesquelles « les conventions n'ont d'effets qu'entre les

(1) Cass., 8 mai 1872, S. 73, I, 366, D. 72, I, 348. Paris, 3 déc. 1902, S. 1904, 2, 289 et D. 1904, 2, 418.

(2) Cass. crim., 18 nov. 1882, S. 84, I, 299 et D. 83, I, 230 ; Req., 20 janvier 1903, S. 1903, I, 174.

parties contractantes. Elles ne nuisent ni ne profitent au tiers. »

Le prête-nom se trouvera donc personnellement investi vis-à-vis des tiers des droits et des obligations résultant de l'acte qu'il a conclu avec eux sans qu'il puisse s'affranchir de ses devoirs en essayant de démontrer qu'il n'a agi que comme prête-nom dans l'intérêt d'autrui (1).

De ce principe découlent certaines conséquences dont quelques-unes méritent d'être signalées.

L'acte du prête-nom n'est valable que s'il possède, en personne, la capacité juridique de contracter. Dans ces conditions un mineur, un interdit et une femme mariée, resteront en dehors de notre contrat par suite des dispositions légales qui leur interdisent de s'obliger (C. Civ., a. 1124). La règle est différente pour le mandataire. Celui-ci peut être parfaitement un incapable puisque, en droit, sinon en fait, il n'est que

(1) C'est le prête-nom seul qui est obligé (P. PONT, *Traité des petits Contrats*, t. I, 1078). C'est envers le prête-nom, seul, que les tiers se trouvent obligés. Les actes conclus par lui sont réglés à l'égard des tiers comme s'il avait été le véritable maître de l'affaire (AUBRY et RAU, *C. de dr. civ. franç.*, 4^e édit., n° 410, p. 636). A l'égard des tiers le mandat est censé ne pas exister. Partant, celui qui en réalité n'est qu'un mandataire aura les droits que lui donne son titre apparent (LAURENT, *Principes de dr. civ. fr.*, t. 28, n° 76). Les tiers ne connaissent ou sont censés ne connaître que le prête-nom... La convention intervenue entre le prête-nom et son commettant est pour les tiers « res inter alios acta » (PLANIOL, *Traité élém. de dr. civ.*, n° 2271).

l'organe ou le porte-parole du mandant. La question de capacité ne se pose pas (C. Civ., a. 1990) (1).

C'est également envers le prête-nom que les tiers doivent intenter leurs actions sans qu'il puisse exciper de sa qualité de mandataire conformément à la maxime « que l'on ne peut pas plaider par procureur » (2).

En cas de vente faite par un prête-nom, celui-ci, seul créancier du prix, a seul le privilège du vendeur (3).

Signalons une dernière conséquence. La propriété de la chose acquise par le prête-nom reste dans son patrimoine jusqu'à ce qu'il l'ait transmise à son mandant (4).

Dans les rapports du mandant avec les tiers il n'existe pas davantage de liens de droit. Comme l'exprime nettement M. Guillouard : « Le lien de droit créé par le contrat commence et finit à la personne des contractants, c'est-à-dire, du prête-nom et des tiers avec lesquels il a traité (5) ». Il résulte de là que le mandant en procès avec les tiers devrait nécessairement se faire céder l'action du prête-nom contre ces

(1) V. jugement de Riom du 13 février, S. Cass., 9 janvier 1899, S. 99, I, 309 et D. 99, I, 297.

(2) Cass. req., 26 avril 1876, D. 76, I, 492.

(3) A. COSTES, *Du prête-nom*, thèse, p. 6.

(4) On peut déduire de ce fait deux conséquences. La première, c'est que le prête-nom, propriétaire apparent d'un bien, peut valablement en disposer. La seconde, c'est qu'il ne peut se soustraire aux obligations qui lui incombent de par sa qualité de propriétaire. (Jugé en ce sens, Cass., 11 mars 1890, D. 93, I, 369 et S. 1890, I, 208.)

(5) GUILLOUARD, *Traité du mandat*, n° 18.

derniers et réciproquement les tiers devraient se faire céder l'action du prête-nom contre le mandant pour agir contre ce dernier. Autrement les uns et les autres ne pourraient exercer que l'action indirecte de l'article 1166 du Code Civil (1).

Ce rapprochement de nos deux contrats aboutit à dénier au prête-nom la qualité de mandataire, car le trait essentiel du mandat, selon le droit français, est « *la représentation d'une personne par une autre* » (a. 1984 du C. Civ.).

Or le prête-nom ne représente pas le mandant puisqu'il agit « *proprio nomine* ».

Une opinion différente a été soutenue par des jurisconsultes éminents, notamment par M. Troplong. Elle est défendue, de nos jours, par MM. Colin et Capitant (2).

Prenant comme base la définition qu'en donnait Pothier dans son *Traité du contrat de mandat* (n° 1 et 3), ces auteurs considèrent le mandat comme un contrat par lequel l'une des parties donne mission à l'autre de gérer, à sa place, une ou plusieurs affaires, sans que cette mission implique la représentation du mandant par le mandataire.

(1) LABBÉ, *Dissertation au S. sous Req.*, 1^{er} déc. 1891, I, 497; Paul PONT, *op. cit.*, t. I, n°s 798, 826, 1081; GUILLOUARD, *op. cit.*, n° 16; BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, n° 306; PLANIOL, *op. cit.*, n° 2232. Voir également notes au D. 92, 2, 51, n°s 1 et 2; 99, 2, 212, notes 1-3; Ch. civ., 14 avril 1886, D. 86, I, 220-221.

(2) TROPLONG, *Commentaire du titre du mandat*, a. 1984, n°s 8 et s.; COLIN et CAPITANT, *Traité élém. de dr. civ.*, p. 704 et s. (1924). Dans le même sens : JOSSERAND, *Les Transports* (en service intérieur et en service international), 2^e édit., n°s 734 et 735 (1926).

Pothier, en effet, définissait ainsi le mandat : « C'est, disait-il, un contrat par lequel l'un des contractants confie la gestion d'une ou de plusieurs affaires pour les faire en sa place et à ses risques à l'autre contractant qui s'en charge, gratuitement, et s'oblige à lui en rendre compte » (1).

L'observation qui s'impose est que cette définition est muette sur la représentation du mandant par le mandataire, contrairement aux textes les plus précis de notre Code. Elle n'est plus vraie aujourd'hui. Qu'il nous suffise, pour plus de précision, de rappeler les termes posés par l'article 1984 du Code civil.

Dans un premier membre de phrase nous lisons : « Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre personne le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant ». Jusqu'ici, si l'on veut, tout est conforme à la définition de Pothier. Mais, suivons. Nous trouvons à la fin ces derniers mots très caractéristiques de notre contrat : « Et en son nom ».

C'est donc dans le pouvoir de « représenter » le mandant à l'effet de l'obliger envers les tiers et d'obliger les tiers envers lui que réside le trait essentiel du mandat selon la loi française.

Visiblement, la définition de Pothier est empruntée au droit romain puisqu'il fait consister l'essence du mandat dans « la gratuité » de l'acte. C'était bien le point de vue des jurisconsultes romains.

(1) POTHIER, *Traité du contrat de mandat*, n° 1 et s.

« A Rome, le mandataire rend un service d'ami. Si
« on introduit dans le mandat l'élément d'une récom-
« pense pécuniaire », « d'une merces », on le dénature
« car la rémunération en argent est contraire au
« devoir : « *contrarium est officio merces* ». Le man-
« dataire rend un service d'ami, un service inappré-
« ciable. Si on veut lui faire accepter une récompense
« on ne le ravale pas au rang des mercenaires. On
« l'honore. On le prie de recevoir des honoraires, non
« comme un prix de service, mais comme un gage de
« reconnaissance. Le mandat n'en existe pas moins
« avec sa gratuité essentielle, « *si remunerandi gratia*
« *honor intervenit, erit mandati actio* » (L. 6 pr. Dig.
L 17, I, mandati vel contra) (1).

Telle était la conception romaine du mandat. Il tirait son origine de l'amitié et du devoir. « La gratuité était de son essence ».

Comme on le voit, le changement est notable. Et si, de nos jours encore, la gratuité est admise par notre droit (a. 1986, C. Civ.), elle est seulement de la « nature » du mandat et non plus de son « essence ». À cet égard le principe de « la représentation » l'a suppléée (2).

Et d'ailleurs, n'est-ce pas à ce trait distinctif qu'il nous sera aisé de différencier le contrat de mandat d'autres contrats ?

(1) LABBÉ, *Dissertation au S.*, 93, I, 497.

(2) Si telle est la conception française du mandat, il est utile de remarquer que d'autres législations ont maintenu la tradition romaine, notamment la législation allemande. Aux

Si on le compare à un locateur d'ouvrage, le rôle du mandataire s'en rapproche, en ce que l'un et l'autre rendront service à autrui, mais avec cette différence que le locateur ne représentera pas autrui contrairement au mandataire. C'est ainsi que nous devons considérer comme de véritables locateurs d'ouvrages et non comme des mandataires, malgré les prétentions émises par certains d'entre eux (1), les notaires, les médecins, les avocats, les professeurs, les hommes

termes de son article 632, le Code allemand précise que « par l'acceptation d'un mandat le mandataire s'oblige à s'occuper gratuitement » de toute affaire à lui confiée par ce dernier. »

Le droit allemand a donc replacé le mandat dans son cadre originaire : *La gratuité en devient l'essence* (C. civ. all., livre II, titre X : Du mandat. Collection des principaux codes étrangers par Bufnoir).

Le Code fédéral des obligations s'écarte, à la fois, de la conception française et de la conception allemande en ce qu'il considère le mandat « comme un contrat général de travail ». L'article 394 du Cfr indique, alin. 1^{er}, « que le mandat est un « contrat par lequel un mandataire s'oblige, dans les termes « de la convention (terme allemand « *vertragsgemäss* »), à « gérer l'affaire dont il s'est chargé ou à rendre les services « qu'il a promis. » Puis, dans un second alinéa, il ajoute : « Les règles du mandat s'appliquent aux travaux qui ne sont « pas soumis aux dispositions légales régissant d'autres contrats. » Cfr. a. 319 et s., 363 et s., 380 et s. — En sorte que le Code fédéral fait rentrer dans la notion de mandat tous les rapports de louage de services gratuits ou à titre onéreux.

D'après MM. Schneider et Fick, le critérium de la distinction, entre le contrat de travail proprement dit et le mandat, réside, tout entier, *dans une notion de temps* : « Le travail à effectuer doit-il être exécuté à un moment convenu, qu'il soit délimité ou non, il y a contrat de travail. Si la notion de temps n'a joué aucun rôle dans le contrat il y a mandat (SCHNEIDER et FICK, *Commentaire du Cfr*, p. 671).

(1) Voir notamment : Req., 1^{er} déc. 1891, SIREY, 1893, I, 497 et la note de M. LABBÉ.

de lettres et, en général, tous ceux qui vivent d'une profession libérale, car le contrat qui les lie à leurs clients ou qui préside à leurs travaux n'est pas un mandat. Sans doute, fournissent-ils les uns, le secours de leur talent, les autres, de leur éloquence, de leur science, mais en échange d'une rétribution que l'on nomme, selon le cas, salaire ou honoraires : les deux termes, d'ailleurs, étant identiques. On y trouve réunis les deux éléments du louage d'ouvrage : un service promis, un prix, mais nullement le trait essentiel du mandat : la représentation de la personne (1).

Autre sera précisément la situation de l'avoué. Celui-ci agit bien pour le compte de son client, mais il agit aussi « au nom » de ce client puisqu'il est chargé par lui de prendre des conclusions que ce dernier est censé avoir prises. C'est donc bien là un mandataire (2).

Ceci admis, étant donné, d'une part, l'élément majeur et constitutif du contrat de mandat : la représentation de la personne, étant donné, d'autre part, que nous excluons du domaine de ce contrat, « la convention de prête-nom » comme contraire, sur ce point, aux exigences de la loi, quelle est, devant le silence des textes, la place qu'il convient de lui assigner ?

(1) BAUDRY et WAHL, *Traité théorique et pratique de dr. civ.*, t. XXIV, n°s 377, 378, 379. Cf. également sur tous ces points WAHL, note au S. 1901, 1, 273 ; LABBÉ, *loc. cit.* ; PLANIOL, t. II, n° 2232 ; Paul PONT, *op. cit.*, n°s 824 et s. ; AUBRY et RAU, t. IV, p. 512, § 371 bis ; texte et note I, p. 314, texte et note. *Contra* : TROPLONG, *Traité du louage*, t. II, n°s 791 et s.

(2) Voir les autorités ci-dessus.

Le prête-nom, a-t-on répondu, peut être défini : un mandataire dissimulé. Son caractère est en effet d'agir par représentation d'un tiers qu'il ne fait pas connaître à son cocontractant (1).

Cette explication est insuffisante pour ne pas dire inexacte. Est-il vraiment possible de « représenter » un tiers sans révéler sa qualité de « représentant » à la personne avec qui l'on traite ? La négative nous paraît l'emporter. On peut agir « au lieu et place » d'une personne, mais dans ce cas on ne la représente pas. Cette seconde forme d'interposition définit, seule, le mandat dissimulé, mais, pour l'admettre, il eut convenu que le législateur de 1804 l'admit lui-même. L'emploi du procédé représentatif aurait alors servi à distinguer deux variétés de mandat : le mandat ostensible par opposition au mandat secret. C'est la conception qui prévaut actuellement dans les codes étrangers. Le droit fédéral nous en offre un exemple type : « Lorsque le mandataire, proclame l'article 401, a acquis « en son propre nom » pour le compte du mandant... » (2). Mais ce n'est pas la conception française. Le seul mandat prévu par notre Code est le mandat « ostensible », c'est-à-dire celui qui découvre le mandant. L'article 1984 du Code civil est formel à cet égard. En dehors du trait essentiel de « représentation » le mandat n'existe plus.

Pour d'autres auteurs le prête-nom serait, simplement, le « commissionnaire » du droit civil (3).

(1) BAUDRY et WAHL, *op. cit.*, n° 881.

(2) *Code fédéral des Obligations*, livre V° (1911).

(3) En ce sens : LABBÉ, note au S. 93, 1, 497 ; Paul PONT, *Petits contrats*, t. I, p. 418.

L'alinéa premier de l'article 94 du Code de Commerce est favorable à cette doctrine en laissant supposer que le « commissionnaire est celui qui agit en son propre nom » pour le compte du commettant. Le prête-nom contracte personnellement : il devient un commissionnaire.

Rien n'est moins démontré. En prenant, comme base, le même article, on découvre au second alinéa « un commissionnaire qui agit » au « nom d'autrui ». Ce disant, le Code ne laisse-t-il pas entendre que le véritable commissionnaire n'agit pas, forcément, « *proprio nomine* » ?

C'est un point sur lequel nous aurons à prendre parti dans notre étude de la commission.

En bonne logique les deux solutions proposées ne nous donnent pas le critérium attendu.

Dans son acception vraie, le terme de prête-nom n'indique pas autre chose que le fait par un tiers de prêter son nom à autrui.

Prêter son nom c'est mettre au service d'autrui sa personnalité juridique en vue de la réalisation de l'acte convenu. En droit et en fait, seul le prête-nom apparaîtra, seul il contractera, seul il sera connu des tiers contractants. Ceux-ci seront sans droit pour scruter ce qu'il peut y avoir derrière lui. L'acte devra être pris pour ce qu'il est en apparence puisque le prête-nom est censé opérer pour lui-même et dans son intérêt exclusif. L'aspect de ce contrat est véritablement celui d'un contrat autonome, conclu en toute indépendance et par la seule volonté de ses auteurs.

Exclue de la classe des mandats, étrangère au contrat de commission, la convention qui nous occupe doit être envisagée, uniquement, sous l'angle d'un contrat distinct, se suffisant à lui-même ; soumis, comme tel, aux principes généraux du droit en matière de contrats (1), et qui, tempéré et réglementé dans ses effets par la doctrine et la jurisprudence, doit conserver une physionomie propre, définie par le terme même qui la consacre : la Convention de prêter-nom.

(1) Code civil a. : 1108, 1101, 1109, 1123 et 1130.

CHAPITRE II

Etude théorique de la Commission

*Examen critique des principaux systèmes formulés
par les auteurs.*

En droit commercial on groupe tous ceux qui font des opérations pour autrui et par ordre d'autrui sous le nom de « commissionnaire ». L'article 94 du Code de Commerce (L. du 23 mai 1863) s'exprime en ces termes : « Le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant (al. 1^{re}). Les devoirs et les droits du commissionnaire qui agit au nom d'un commettant sont déterminés par le Code civil au livre XIII du titre III (al. 2), c'est-à-dire à la partie qui traite du mandat ».

En groupant sous une même épithète la personne qui contracte personnellement et celle qui contracte au nom d'autrui, le Code de Commerce sépare, nettement, le « commissionnaire » du prête-nom et du mandataire civils.

Or, quel sera le critérium de la distinction ? Aucun contexte ne nous permet de l'établir. Par suite, le Code laisse évidemment en suspens un problème fort délicat : le problème de la nature juridique de la com-

mission. C'est une grave lacune, car le silence de la loi ôte à l'interprète le seul fil conducteur qui l'eût guidé en cette matière, et il en est réduit à des conjectures.

Si l'on rapproche les deux législations on est frappé du contraste qu'elles révèlent dans leur rapport avec les sujets visés. L'intérêt de la question est particulièrement attachant à deux points de vue.

Le texte de l'article 1986 du Code Civil pose, en principe, que le mandat est gratuit, à moins que les parties n'en aient convenu autrement. En fait le mandat est le plus souvent salarié. L'usage est en ce sens. Mais, encore dans ce cas, la preuve d'absence de gratuité incombera, toute entière, au mandataire.

Si, par exemple, il réclame des honoraires, il devra prouver que le mandant s'est engagé à les lui payer, soit expressément, soit tacitement (1).

Par essence, au contraire, la Commission est salariée (2). En outre, en vertu des articles 93, 94 et 95 du Code de Commerce, modifiés par la loi du 23 mai 1863, le commettant est présumé avoir constitué « en gage », les marchandises déposées ou expédiées en

(1) Cass. req., 1^{er} mars 1881, D. 81, I, 140 ; 1^{er} déc. 1891, D. 92, I, 209 ; Trib. civ. Seine, 9 janvier 1904 ; *Gaz. des Trib.*, 31 mai 1904. L'appréciation du caractère salarié d'un mandat est souveraine de la part des juges du fond et échappe, dès lors, au contrôle de la C. de Cass. En ce sens, v. Req. 15 juillet 1896, D. 96, I, 561.

(2) C. Com. (L. 23 mai 1863) a. 95, alin. 3.

Note. — Le montant du droit de commission est fixé soit par une convention, soit par l'usage des lieux et à défaut, soit par le juge en cas de contestation.

vue d'assurer au commissionnaire le remboursement de ses frais et avances. Le gage est un contrat par lequel un débiteur remet « une chose mobilière » à son créancier pour sûreté de sa dette (C. Civ., 2071).

C'est un moyen de crédit accessoire d'une créance. Or, les droits accordés par ce contrat au créancier « sur la chose » sont de deux sortes : le droit de « rétention » ou droit de « retenir la chose » jusqu'à ce qu'il ait été payé et « un privilège » ou droit de faire « vendre la chose » pour se faire payer sur le prix, par préférence aux autres créanciers de son débiteur (C. Civ., à 2073).

Les dispositions formelles du Droit commercial (C. Co., a. 95) reconnaissent au commissionnaire le second de ses droits : le privilège. La créance du commissionnaire est donc une créance privilégiée. Le Code Civil accorde seulement au mandataire « le droit de rétention » en raison des objets qui lui ont été confiés pour l'exécution de son mandat jusqu'au paiement de ce qui lui est dû dans les limites de ce mandat (1). Et encore ce droit est-il assez sérieusement discuté en jurisprudence (2).

(1) Le seul privilège que l'on puisse invoquer en faveur du mandataire est celui qui résulte de l'article 2102 du Code civil qui déclare privilégiées certaines créances et, en l'espèce, les frais faits pour la conservation de la chose (a. 2102, § 3). En conséquence, nous reconnaitrons au mandataire qui aura fait des frais pour la conservation de la chose du mandant, le droit de réclamer le bénéfice de l'article 2102 du C. civil, § 3.

(2) En faveur du droit de rétention accordé au mandataire : Cass. civ., 1866, D. P. I, 77 ; Orléans, 20 juillet 1899, D. P. 1900, 2, 131 et 336 ; Ch. civ., 28 janvier 1904, I, 601. *Contra* : Toulouse, 16 novembre 1887, D. P. 88, 2, 161, et Paris, 13 avril 1892, D. P. 93, 2, 228.

Les conceptions divergentes de nos deux Codes peuvent créer des incertitudes et provoquer une gêne dans les transactions économiques des personnes intéressées.

Il eut convenu, en bonne législation, de doter notre contrat d'une définition légale.

Par opposition au Code français, certains Codes étrangers n'ont pas craint d'exercer leur initiative là où nous n'avions rien bâti, en consacrant au contrat de commission de longs et substantiels développements.

Ce sont le Code allemand et le Code suisse des obligations (1). En cette matière, nos voisins ont entrepris un véritable travail de création dont tout le mérite revient, en premier lieu, à la législation allemande.

Il n'entre pas dans nos vues de pénétrer le mécanisme de cette institution. Nous risquerions d'être fort incomplet et en désaccord avec les limites que nous nous sommes tracées. Mais nous nous devons d'en donner un bref aperçu, car c'est, aussi, en s'inspirant du droit comparé que l'on perfectionne son propre droit et que s'éveille le sens critique.

L'article 383 du Code allemand définit ainsi le contrat de commission « une partie conclut une affaire
« par commission lorsqu'elle entreprend la conclusion
« de cette affaire, en son propre nom, sans doute,
« mais non pour son propre compte et au confraire

(1) Code civil allemand promulgué le 18 août 1896, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1900. Code fédéral des Obligations, complétant le Code civil suisse du 30 mars 1911, livre V^e.

« pour le compte d'un commettant ». Il n'y a donc pas d'équivoque possible. Le commissionnaire est celui qui contracte personnellement, mais pour le compte d'autrui.

Ce principe posé, le Code allemand envisage deux variétés de commissions : la commission proprement dite et la commission improprement dite.

Dans le cadre de notre première modalité s'interposent, pour la validité du contrat, deux conditions essentielles. Une condition subjective : la partie qui conclut l'affaire doit faire profession de conclure des affaires de même genre. Une condition objective : l'affaire conclue en commission doit porter, exclusivement, sur un achat ou une vente de marchandises ou de valeurs (C. Co. all., a. 383-406, al. 2).

Le caractère de la commission improprement dite change totalement d'aspect. Il embrasse « tous les actes de commerce conclus en commission par un commerçant dans l'exercice de son commerce ». Les deux particularités prévues pour l'accomplissement de la commission proprement dite sont ici sans objet. Elles peuvent exister, mais elles ne sont pas nécessairement liées à la validité de l'acte (C. Co. all., a. 406 nouveau, al. 1^{er}).

En droit, le Code allemand confond dans un même traitement les deux commissions. La seule différence qui les sépare se réduit à ce que les affaires de commission proprement dite sont des actes de commerce principaux qui donnent à la partie faisant profession de les conclure la qualité de commerçant (C. Co. all., I, n° 6).

Le critérium établi s'inspire, essentiellement, de l'état juridique de la personne.

Relève-t-elle du droit civil ? Si elle désire conclure une affaire par commission, elle devra se plier aux règles impératives formulées par l'article 406, al. 2, précité, c'est-à-dire s'incorporer les deux éléments subjectif et objectif « de la commission proprement dite ».

Est-ce un commerçant, c'est-à-dire une personne agissant en son propre nom pour son propre compte, qui désire conclure une affaire de commission ?

Il n'est plus nécessaire qu'il fasse profession de conclure des affaires en son propre nom pour le compte d'autrui. Il lui suffira d'accepter, dans tout le cours de son exploitation commerciale et d'une manière tout à fait isolée, une commission relative à une affaire de ce genre, alors que pour tout le reste il est commerçant pour son propre compte. De même a-t-il toute latitude pour traiter en commission d'autres affaires que celles se rapportant à la vente ou à l'achat de marchandises. La conclusion d'une affaire de transport, par exemple, d'assurance et autres actes de commerce rentre dans le cercle de ses attributions (1).

L'interprétation des textes nous démontre que le commissionnaire est toujours un commerçant. La même qualité n'est pas, nécessairement, requise pour le tiers et le commettant (C. Co. all., a. 383).

Le Code suisse des obligations s'est écarté de la con-

(1) Sur tous ces points cf. : COSACK..., trad., Miss, 6^e édit., 1904, chap. IV, pp. 301 et s.

ception allemande en ce sens qu'il a strictement délimité le domaine de la commission (a. 425 du C/O) (1).

« Elle ne peut se rapporter qu'à la vente ou à l'achat de choses mobilières et de papiers valeurs ». Cela signifie qu'elle exclut de son activité tous autres actes de commerce, contrairement à la doctrine allemande qui reconnaît ce droit au commerçant.

Le Code fédéral (a. 425) précise « que le commissionnaire doit conclure le contrat en son propre nom pour le compte du commettant ». La même règle est édictée par le Code allemand et s'impose, sans distinction, aux deux ordres de commissions.

Par contre, le droit fédéral n'exige pas que le commissionnaire s'occupe « professionnellement » des opérations qu'il est appelé à conclure. C'est au contraire ce qu'exige le droit allemand, exception faite pour le commerçant.

En vertu de cette idée, toute personne, dans un cas isolé, peut devenir un commissionnaire.

Dans son dernier alinéa, l'art. 425 fait de la com-

(1) L'article 425 du droit des obligations stipule : Le commissionnaire en matière de vente ou d'achat est celui qui se charge d'opérer, en son propre nom, mais pour le compte du commettant, la vente ou l'achat de choses mobilières ou de papiers valeurs, moyennant un droit de commission (provision). Les règles du mandat sont applicables au contrat de commission, sauf les dérogations résultant du présent titre. (Loi fédérale, complétant le Code civ. suisse. Livre V°, Droit des Obligations du 30 mars 1911) (Berne, R. I. Wys.)

Cf. sur le droit fédéral : Virgile ROSSEL, *Manuel du droit fédéral des Obligations*, t. I, articles 1 à 551, De la Commission, art. 770 et s. (1920) ; SCHNEIDER et FICK, *Commentaire du droit fédéral*, titre XV, pp. 752 et s. (1915).

mission une espèce de mandat. C'est dire que les règles du mandat lui seront applicables à titre complémentaire. Mais comme l'on ne saurait indiquer ce qui l'en distingue, en principe, les instructions données montreront dans chaque cas spécial si l'on se trouve en présence d'un mandat ou d'une commission (1).

A cet effet, il paraît utile de rappeler que le droit fédéral admet également le mandat ostensible et le mandat dissimulé (2).

S'il est exact, à l'analyse, que les deux législations révèlent des traits distinctifs, elles décèlent aussi des traits communs : en droit allemand comme en droit fédéral, une partie conclut une affaire pour le compte d'autrui, sans doute, mais « en son propre nom ».

Tel est, dans les codes étrangers, le principe admis en la matière.

Si, après ce bref aperçu de législation étrangère, nous envisageons le problème du point de vue français, nous avons le choix entre plusieurs solutions. On peut les rattacher à deux systèmes principaux.

Selon la doctrine enseignée par M. Planiol et défendue par d'autres auteurs (3) : Le contrat de commis-

(1) D'après MM. Schneider et Fick, si le mandataire achète ou vend en son propre nom pour le compte du commettant, il y a commission. S'il achète ou vend au nom et pour le compte de l'autre contractant, il y a mandat. Il est indifférent que les parties aient ou non employé le mot commission. (*Commentaire du Droit fédéral*, p. 752).

(2) Notre ouvrage, pp. 21, 32 (notes).

(3) Notamment par MM. LABBÉ, *Dissertation* au S. 93, I, 497; Paul PONT, *Petits contrats*, t. I, p. 418; DEMANGEAT, *Traité du*

sion régi par le droit commercial est uniquement celui dans lequel le commissionnaire a agi « en son propre nom » pour le compte de son commettant (a. 94, C. Co. 1°). Si le commissionnaire a acheté ou vendu en découvrant son mandant et en se présentant comme « fondé de pouvoir », il a agi au nom d'autrui et alors les effets du contrat sont régis par le droit civil, aux termes de la disposition expresse du second alinéa de l'article 94 du Code de Commerce. Dans ces conditions, ajoute l'auteur, on a peine à comprendre que le critérium de la distinction à faire entre le mandat du Code civil et la Commission du droit commercial puisse être discuté. L'application de l'une ou l'autre loi dépend de la façon dont le commissionnaire aura agi... (1).

M. Walhl part d'un point de vue opposé. D'après cet auteur, le contrat de mandat ou de commission est civil quand le mandataire ou commissionnaire n'est pas un « professionnel », la loi ne considérant comme commerciale que « l'entreprise de commission », c'est-à-dire de mandats en vue d'actes commerciaux (C. Co., art. 632). La commission de vente, d'achat, de transport, d'affrètement, etc., est commerciale... Plus loin l'auteur poursuit : Le commissionnaire est le mandataire du droit commercial. Mais on a agité longtemps la question de savoir ce qu'il faut entendre par mandataire du droit commercial. Comme presque

droit commercial, 2^e édit., 1888, 1892, t. II, p. 267. En jurisprudence, v. Trib. Com. de Marseille, 28 et 29 février 1894, J. DE MARSEILLE, 1894, I, 150.

(1) PLANIOL, *Traité élém. de dr. civ.*, t. 2, n° 2231, note.

toujours le mandataire « professionnel » agit en son propre nom, on a prétendu que le mandataire qui agit au nom de son mandant n'est pas un commissionnaire (C. Co., a. 94, al. 1^{er}). Ce n'est pas la conception du Code de commerce... A la vérité, le Code de commerce déclare que le commissionnaire n'agit pas nécessairement « en son propre nom » (1) (C. Co., 94, al. 2).

Une opinion à peu près analogue à la précédente est formulée par MM. Lyon-Caen et Renault. A leur avis, le commissionnaire se distingue du mandataire « par la nature des opérations dont il est chargé », non par le fait que le premier contracte en son nom. Il y a commission quand l'acte à accomplir est « un acte de commerce », qu'il soit fait au nom du commissionnaire ou au nom du commettant... « La commission, concluent-ils, est un contrat par lequel un commerçant s'oblige, moyennant une rémunération qu'une autre personne appelée « commettant » s'oblige à lui payer, à faire pour le compte de ce commettant, soit en son nom, soit exceptionnellement au nom du commettant, une ou plusieurs opérations commerciales... » (2).

M. Thaller souscrit, à son tour, aux opinions émises

(1) WAHL, *Précis théorique et pratique de droit commercial*, n^{os} 75 et 1343 (1922).

(2) LYON-CAEN et RENAULT, *Manuel de droit commercial*, chap. IV, n^{os} 471, 472, 473. Dans le sens de ces auteurs, cf. : DELAMARRE et LE POITEVIN, *Traité théorique et pratique de droit commercial*, t. II, n^{os} 14 et s. ; CLAMAGERAN, *Du louage d'industrie, du mandat et de la commission*, n^o 344 ; BOISTEL, *Cours de droit commercial*, 1890, n^{os} 510 à 580.

par ces derniers auteurs mais en les précisant. En doctrine, la commission est le mandat salarié tendant à accomplir un acte qui est, à l'égard du mandant, une opération commerciale. Nous nous rangeons à cette opinion avec une variante. Ce qui constitue la commission par rapport au mandat ordinaire, ce n'est pas nécessairement la qualité « d'acte de commerce » dans la nature de l'opération confiée au mandataire (achat de marchandise pour les revendre), c'est plutôt « la nature de l'objet » que le mandataire a reçu ordre de traiter. Si cet objet est « un produit ou un titre circulant », notre contrat existe, quoique l'opération, prise du côté du mandant, ne soit pas un acte de commerce en vertu des articles 632 et 633 du Code de commerce (1) ».

Ce conflit doctrinal nous impose un examen attentif des systèmes. Nous allons successivement les étudier.

Suivant la première opinion, « ce serait la manière dont le commissionnaire opère qui le distinguerait du mandataire ». C'est le système de M. Planiol. Cette opinion se fonde, nous l'avons vu, sur l'article 94 du Code de commerce, lequel, après avoir défini, dans l'alinéa 1^{er}, le commissionnaire : « celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant », dispose, dans l'alinéa 2, que, pour celui qui opère « au nom d'autrui », ses devoirs et ses droits sont déterminés par le Code civil, livre III, titre XIII, c'est-à-dire à la partie qui traite du mandat.

(1) THALLER, *Droit commercial*, n° 1110 et s. (1916).

Ce qui implique, selon l'auteur, qu'il s'agit là d'un mandataire.

Dans un certain sens, le système défendu par M. Planiol est favorable aux transactions économiques. Le plus souvent, le commissionnaire qui opère en son propre nom est avantageusement connu des tiers avec lesquels il se met en relations. En s'obligeant lui-même, il jouira d'un tout autre crédit et réussira mieux, dans la conduite de l'affaire, que le simple fondé de pouvoir, le mandataire, qui, se présentant au nom d'un patron moins connu dans le lieu de l'opération, jouira d'un crédit personnel moindre ou n'offrira que des garanties incertaines.

D'autres notions se greffent sur cette idée. On peut supposer qu'un négociant, jalouse par des maisons rivales dans l'exercice de son commerce, désire faire le silence sur la marche de son trafic. Il y réussira, en partie, par la dispense d'un pouvoir exprès pour traiter avec les tiers et la dispense pour lui-même de prouver son mandat à chaque opération qu'il fait.

Les tiers, de leur côté, apprécieront cette méthode. Ils n'auront pas à vérifier la signature du mandant ni à se préoccuper de la solvabilité de leur débiteur. La réputation du commissionnaire sera un sûr garant de leur créance.

On pourrait multiplier les exemples sur l'utilité de ce procédé.

Toutefois, malgré sa valeur pratique d'observation, ce système doit être repoussé.

A un premier point de vue est-il exact de prétendre,

avec M. Planiol, que le critère de la distinction soit expressément formulé par l'article 94 du Code de commerce, alinéa 1^{er} ?

L'argument est plus spécieux que réel. Il n'apparaît, nullement, que le caractère « d'obligation personnelle » résultant de l'acte d'une personne interposée soit le privilège exclusif de l'ordre commercial. Un acte de même nature est susceptible de se rencontrer en droit civil, et nous en avons eu la preuve dans notre étude de la convention de prête-nom.

Mais aucun point de soudure ne relie l'une à l'autre ces deux branches. Les deux sujets ne se pénètrent pas. Chacun évolue dans une sphère qui lui est propre.

Sans doute, à un moment donné, pourront-ils se rejoindre et s'identifier par raison de causalité, mais, alors, ce sera « l'acte causal », en lui-même, qu'il s'agira d'expliquer.

A quels signes reconnaîtra-t-on la transformation du sujet civil en sujet commercial ? Quel sera l'indice probant de la commercialité d'un acte ? En d'autres termes : qu'est-ce, en droit, que la commission ?

M. Planiol n'a pas abordé cette théorie qui constitue, cependant, l'ossature de notre matière. Il se limite à une reproduction littérale des textes et le problème reste entier. La difficulté n'est pas résolue.

A un second point de vue la thèse professée par cet auteur trouve un obstacle sérieux dans l'article fondamental qui soutient sa démonstration. Dans sa teneur, l'article 94 réunit sous une même épithète « le commissionnaire qui agit en son propre nom », alin. 1^{er},

et le « commissionnaire qui agit au nom d'autrui », alin. 2.

N'est-ce pas la preuve manifeste qu'il existe deux commissionnaires ? Pour admettre la négative, il faudrait, nécessairement, torturer les textes ou procéder par ellipse, c'est-à-dire, amputer l'alinéa 2 du terme de commissionnaire.

Il existe donc deux variétés du rôle de commissionnaire et sur ce point, encore, la doctrine de cet auteur porte à faux.

De prime abord, il est vrai, on est quelque peu tourmenté par la situation assez paradoxale du commissionnaire visé à l'alinéa 2 qui, au fond, n'est pas autre chose qu'un simple mandataire.

Par rapport au mandataire civil, ce commissionnaire, mandataire commercial, jouira d'une législation de faveur. Deux poids, deux mesures ! Comment le justifier ?

En bonne logique une réponse est mal aisée. On ne comprend pas que deux actes qui concourent au même but soient régis par des règles différentes selon la qualité de leur auteur.

Il faut pourtant admettre le fait.

Dans un enchaînement rationnel, le Code de commerce débute à l'article suivant par ces deux mots très expressifs : « tout commissionnaire... » (a. 95, C. Co.).

C'est donc qu'il y en a plusieurs !

En notre matière ces mots s'intitulent notre meilleur guide. Ils traduisent, fermement, la volonté du

législateur et dissipent tout malentendu. Par cela même ils résument le fond de ce débat et éteignent toute controverse.

Nous pensons rester sur le terrain légal, en rejetant cette première proposition.

Une opinion différente distingue le commissionnaire du prête-nom et du mandataire civils, non plus par la nature de son contrat mais par la nature des opérations dont il est chargé.

Si l'acte discuté émane d'un professionnel et s'il est commercial, la commission existe, quelle que soit, par ailleurs, la façon d'opérer de son auteur.

C'est le système défendu par M. Wahl, ainsi que par MM. Lyon-Caen et Renault.

On pourrait le synthétiser dans une formule : La commission est un contrat par lequel une personne s'engage, à titre professionnel et moyennant rétribution, à accomplir, pour autrui, certains actes de commerce.

Le critérium adopté s'inspire de deux éléments : un élément subjectif, la profession de la personne ; un élément objectif, la conclusion de l'affaire en vue d'actes commerciaux.

Quel est, en législation, le sens exact de ces deux qualités constitutives de notre contrat ?

La lecture de l'article 632 du Code de commerce, alin. 1^{er}, semblerait indiquer que l'acte commercial se caractérise, surtout, par sa nature et par son but. L'alinéa visé définit l'acte : Tout achat de denrées et de marchandises pour les revendre, etc... » La pro-

fession de l'agent opérateur n'intervient pas. La loi n'y fait aucune allusion. Seul un élément transpire du texte : C'est le but commercial poursuivi par les parties.

Toutefois, ce même article 632 et l'article 633 du Code de commerce réputent actes commerciaux certaines entreprises, telles que les entreprises de manufactures, de commission, de transport, d'agence, de construction, etc...

On pourrait peut être objecter qu'une entreprise n'est pas un acte ! Mais l'ambiguïté des termes ne doit pas être un obstacle et il appartient au juriste de rechercher, derrière le mot, la pensée exacte du législateur. Dans cet ordre, on a supposé qu'agir par voie d'entreprise c'était exprimer l'idée qu'il y avait des actes qui étaient commerciaux ou non, suivant qu'ils étaient accomplis accidentellement ou habituellement, c'est-à-dire par voie d'entreprise.

On a pu en conclure que la profession résultait de l'habitude et que l'habitude constituait la profession. Habitude et profession sont deux termes identiques.

Il n'existe pas deux choses différentes sous le même mot, à moins d'admettre, avec certains auteurs (1), que la profession « doit se manifester envers une clientèle déterminée ».

Dans ce cas, le concours des deux faits paraîtrait s'imposer. Mais cette idée, originale en soi, est superflue (2).

(1) THALLER, *op. cit.*, n° 74 et s.

(2) Contrairement à l'opinion professée par M. Thaller nous pensons que le fait d'agir professionnellement est l'exer-

L'acte de commerce ne renferme donc pas seulement un élément réel, objectif. Il comporte aussi un élément professionnel, subjectif. Cette double notion individualise le commerçant. La définition légale l'exprime en ces termes : Sont commerçants ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle (C. Co., art. 1^{er}). Ce qui indique que ce n'est que par sa répétition professionnelle que l'acte de commerce rend l'agent commerçant.

Ces principes généraux ont aidé à la structure de notre contrat.

L'Entreprise de commission figure dans l'énumération légale (C. Co., 632 et 633).

A ce titre, elle est réputée par la loi « acte de commerce (a. 632, al. 2). Comme toute entreprise, elle est, de plus, inductive de profession, de carrière. Actes de commerce et profession sont les deux pivots de notre sujet. En résumant ces deux qualités, l'agent intermédiaire devient commerçant, donc commissionnaire. Il est, de ce fait, rémunéré au sens de l'article 95 du Code de commerce, § 3, et sa créance est une créance privilégiée (*Ibid.*, 95, C. Co.) (1).

cice d'un état, d'une carrière, donc une habitude d'agir de façon telle que, pour l'esprit le moins prévenu, cela constitue bien une profession. Lorsqu'une personne fait des actes commerciaux par habitude c'est, uniquement, à raison d'une profession qui entraîne ces actes à sa suite. La réunion des deux éléments est constante. Tel est bien le sens qui se dégage, selon nous, de l'article 1^{er} du Code de Commerce, lorsque la loi parle de « profession habituelle ».

(1) *Trib. Com. de la Seine*, 5 janvier 1898, *Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre*, 98, 2, 35.

Est-ce bien là le critère décisif du contrat de commission ?

C'est ici qu'intervient l'opinion de M. Thaller. En formulant certaines réserves, l'auteur apporte à notre contrat un correctif sérieux qui en rétrécit un peu le cadre.

A son avis, nous l'avons vu, ce n'est pas nécessairement, la nature de l'opération ou « la qualité d'acte de commerce » introduite dans la convention qui caractérise la commission. C'est plutôt « la nature de l'objet » qui sert de base à sa conclusion. Si cet objet est un produit ou un titre circulant, la commission existe, quoique l'opération, prise du côté du mandant, ne soit pas un acte de commerce en vertu des articles 632 et 633 (C. Co.).

Sous cette forme, l'auteur met, nettement, en jeu le problème de la « Commercialité ». Peu importe que l'acte amorcé soit prévu dans la nomenclature légale. Il deviendra commercial en raison de la fonction circulatoire de l'objet qui le définit.

« La commercialité consiste dans la circulation des produits et des titres de crédit. Lorsqu'un de ces biens mobiliers part de celui chez qui il s'est formé pour aller tout droit à celui qui doit le mettre en valeur, le droit commercial n'intervient point. Au contraire, dès que se constitue une chaîne si courte soit-elle et que le trafic de l'objet impose le ministère d'une ou de plusieurs autres personnes (voituriers, commissionnaires, manufacturiers, négociants), cette interposition relève de la législation commerciale. En somme, le

commerce ne se distingue pas par une nature d'objet qui lui soit exclusive. Il porte sur les meubles pris en un certain état « de marche ». Cette marche est le « trafic », expression synonyme de « transport », impliquant « déplacement » (1).

Cette théorie a ses adversaires.

Dans l'esprit de certains auteurs la commercialité d'un acte dépend, essentiellement, du « fait intentionnel » de l'opérateur. Suivant cette doctrine, le trait dominant de ce fait serait « la spéculation. »

« Les agissements du commerçant, explique M. Boistel, sont caractérisés par ce fait que les biens ou valeurs ne font que passer entre ses mains ; il n'entend pas acquérir sur eux des droits définitifs, mais seulement des droits transitoires. Ces droits mêmes ne sont que secondaires dans ses préoccupations : son objet essentiel est de « spéculer » sur le passage de ces biens entre ses mains. Il n'acquiert pas les biens parce qu'ils lui conviennent, pour les avoir, mais pour gagner sur leur placement. Nous définissons donc ainsi un acte de commerce : « Un acte est commercial de la part de l'une des parties contractantes lorsque cette personne n'entend être qu'un intermédiaire « spéculant » sur la transmission de la valeur qui fait l'objet du contrat » (2).

(1) THALLER, *Droit commercial*, n° 7, « La Circulation », n° 14, n° 1114.

(2) BOISTEL, *Cours de droit commercial*, n° 510 à 580. Dans le même sens : BESLAY, *Des Commerçants*, n° 4 et 10 dans *Commentaire du Code de Commerce* ; ALAUZET, cité par BOISTEL, dans *Commentaire du Code de Commerce et de Législation commerciale* (1871).

Entre ces deux systèmes il semble qu'il soit mal aisé de prendre parti. Néanmoins, les observations présentées par M. Thaller militent en faveur de sa thèse. Voici pourquoi.

A un premier point de vue, les sciences économiques nous apprennent à considérer le commerce comme une institution née de « l'échange ».

Lorsque l'échange se faisait directement, marchandise contre marchandise, il portait le nom de « troc ». En elle-même l'opération était incommode, souvent difficile à réaliser. L'invention d'une marchandise tierce, « la monnaie », remédia beaucoup à ces inconvénients. Elle servit à décomposer le troc en vente et achat et à faciliter grandement les rapports économiques.

L'échange des produits a permis d'utiliser pour le mieux des richesses restées improductives qui, sans l'échange, seraient restées inactives (1).

L'échange assure la circulation. Il transfère le produit, le travail, la richesse. Mais comme l'échange aurait été presque impossible s'il ne s'était créé, lui-même, certains organes régulateurs, des agents professionnels sont apparus pour servir d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur. Ces professionnels de l'échange sont les « commerçants ».

Ainsi, pour l'économiste, le rôle du commerçant est d'assurer la liaison entre ces deux pôles de notre activité : le producteur et le consommateur, c'est-à-

(1) GIDE, *Cours d'économie politique*, I, II, VII, p. 366 et s.

dire de faciliter la circulation des produits et des capitaux. C'est un intermédiaire et pas davantage.

Sur ce point, la doctrine de M. Thaller est le reflet de la doctrine économique, contrairement à l'opinion professée par M. Boistel.

Si nous confrontons les systèmes à un point de vue strictement juridique, reconnait-on, dans « l'acte de commerce, » la prédominance du fait intentionnel défini par M. Boistel : la spéculation ?

Il ne l'apparaît pas. L'interprétation des textes eux-mêmes affaiblit l'argumentation qui commande un tel résultat.

Les alinéas 4 et 5 du Code de commerce (a. 632) réputent actes commerciaux : toutes opérations de change, banque, courtage, toutes les opérations des banques publiques. Doit-on admettre, dans tous les cas, l'influence du fait intentionnel chez l'opérateur : la spéculation ? Non, certainement, car le paiement des coupons effectué par ces banques sera, quelquefois, une opération gratuite.

Dans cet ordre, l'alinéa 7 de l'article 632 du même Code (L. du 7 juin 1894) fait de la lettre de change un acte commercial. La signature apposée au bas de la lettre lui donnera cette qualité. Peut-on dire que l'endossement soit, dans tous les cas, intuitif de spéculation ? Mais l'aval donné par le signataire peut être gratuit !

L'avaliste peut avoir également pour but de favoriser les négociations de la traite en fournissant au tireur et au tiré un concours purement gracieux !

Cet acte n'en sera pas moins un acte de commerce (1).

Dans le même sens, le libellé de l'alinéa 1^{er} du même article peut être diversement interprété. Le Code parle « d'achat de marchandises et de denrées pour revendre... S'agit-il, dans le langage de la loi, d'un achat inspiré essentiellement par le gain ? Pas forcément, car rien ne s'oppose à ce que la volonté de l'acheteur soit dirigée vers un autre but. Il n'est pas défendu, par exemple, à un industriel d'acheter, pour les revendre à un économat, des marchandises au prix coûtant ou à un prix inférieur ou, encore, de prendre en location ou d'acheter des machines à coudre avec l'intention de ne pas retrouver son capital ou de ne pas retirer l'intérêt normal de son argent (2). Cette hypothèse n'ôte pas à l'acte sa valeur juridique : c'est un acte de commerce.

En présence des textes le critérium invoqué est peu sûr, d'autant que la loi ne requiert, nulle part, la nécessité d'un élément intentionnel chez l'auteur de l'acte. L'acte est commercial, malgré ce, et l'élément

(1) Toutefois, la souscription, l'acceptation ou l'endossement de lettres de change ne confèrent pas la qualité de commerçant, même à celui qui a pris l'habitude de régler ainsi ses engagements, alors qu'ils ont pour cause des opérations civiles (Paris, 17 août 1868. D. P. 68, 2, 192 ; Pau, 4 février 1884 ; D. P. 85, 2, 249 ; Paris, 30 avril 1906, D. P. 1907, 5, 9).

(2) WAHL, *op. cit.*, n° 52. Cependant cet auteur estime que l'opération qui n'est pas faite dans un but de spéculation n'est jamais commerciale, n° 51. Mais il reconnaît, aussi, que la notion de spéculer doit être la dernière notion essentielle à relever dans l'acte (51).

supposé, la spéculation, est purement divinatoire et sans influence (1).

Il n'entre pas dans nos vues, toutefois, de nier le fait. Assez fréquemment le goût d'enrichissement ou de lucre sera l'attrait du commerçant. Mais si le fait existe, on ne peut guère soutenir qu'il soit constant. D'ailleurs les mêmes tendances se dessinent dans d'autres branches et ce n'est pas, en toute équité, une disposition d'esprit propre au commerce. On n'aurait que le choix des exemples.

Pour rester sur le terrain juridique ne pourrait-on pas, à la rigueur, par un effort d'abstraction plus grand, concilier la thèse économiste avec les exigences du Code ?

Lorsque la loi parle d'achat pour revendre, n'est-ce pas au commerce d'échange, au négoce auquel elle fait allusion ? (a. 632, al. 3, C. Co.).

L'entreprise de manufactures ne traduit-elle pas une idée de transformation, de mise en œuvre de l'objet ? (a. 632, al. 2, C. Co.).

En dernier lieu, le transport, n'est-ce point la mise en marche de l'objet transformé, son déplacement qui se réalise ? (a. 632, al. 2, C. Co.).

L'échange des marchandises, leur passage dans des mains intermédiaires, leur mise en marche constituent bien les trois étapes de la circulation.

D'après M. Thaller cette idée domine tout le sys-

(1) La loi ne définit, nulle part, l'acte de commerce. Cela nous donne toute latitude pour concevoir une définition qui, à notre sens, se rapproche le plus de la réalité juridique.

tème légal, c'est-à-dire tous les actes énumérés par le Code comme étant des actes commerciaux (632, 633, C. Co.).

Tous se plient à cette notion de circulation (1).

Certainement le point de vue est discutable car rien ne démontre que le législateur ait eu cette pensée. Mais rien ne prouve, non plus, qu'il en ait été exempt ! En toutes hypothèses l'idée est séduisante. Elle se défend.

Au surplus, c'est bien dans cette voie que semble s'orienter le législateur contemporain.

Nous n'avons, à cet effet, qu'à invoquer le texte d'une loi récente, la loi du 13 juillet 1925 (2).

Dans sa teneur, cette loi considère, désormais, comme commerçants, soumis comme tels à l'impôt sur le chiffre d'affaires et à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, toute personne ou société se livrant à des opérations d'intermédiaire pour l'achat ou la vente des immeubles ou des fonds de commerce, ou qui, habituellement, achète en son nom les mêmes biens dont elle devient propriétaire en vue de les revendre (a. 39).

L'acquisition d'un fonds de commerce, faite en vue de la revente de ce fonds, a toujours été considérée par la doctrine et la jurisprudence comme constituant un acte commercial tombant sans difficulté sous l'ap-

(1) THALLER, *op. cit.*, 14.

(2) Loi du 13 juillet 1925, *Officiel* du 14, portant fixation du budget général pour l'année 1925, art. 39.

plication de l'article 632, § 1^{er} du Code de commerce (1).

Il avait été décidé, au contraire, malgré quelques divergences d'opinion, que l'achat d'immeubles pour les revendre sortait des prévisions de l'article 632 du même Code et ne pouvait, dès lors, constituer un acte commercial (2).

Aujourd'hui, c'est un fait acquis et le marchand de biens est devenu le sujet du droit commercial.

Mais l'intérêt de notre remarque porte, principalement, sur l'expression qui le définit.

Au point de vue légal « *c'est un intermédiaire* » et c'est à ce seul titre que la loi le frappe des droits inhérents à ses actes. Le fait intentionnel n'apparaît pas. Peu importe au législateur que l'acte accompli par lui soit rémunérateur, l'enrichisse, ou qu'il se traduise en pures pertes et l'appauvrisse. Cet intermédiaire paiera l'impôt exigé par la seule vertu de sa fonction professionnelle et des obligations qui lui incombent du seul fait de sa qualité.

Nous sommes donc dans le vrai lorsque nous ne reconnaissons au commerçant d'autres qualités que

(1) Montpellier, 19 novembre 1852, D. P. 55, 5, 8 ; Rouen, 25 janvier 1877, D. P. 78, 2, 42 ; Poitiers, 14 mai 1901, D. P. 1902, 2, 12 ; Paris, 20 janvier 1904, D. P. 1906, 2, 25. LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, I, 175 ; PONT, *Revue critique*, I, p. 599 ; GARSONNET, *ibid.*, t. 35, p. 359.

(2) Nancy, 18 mai 1849, D. P. 50, 2, 90 ; Req., 4 juin 1850, D. P. 50, I, 263 avec les observations de M. le Conseiller Mesnard ; Paris, 19 mai 1855, D. P. 55, 2, 182 ; Aix, 15 janvier 1867, D. P. 67, 5, 9. LYON-CAEN et RENAULT, I, n° 109 ; BOISTEL, *op. cit.* n°s 36 et 165 bis. Contra, GARSONNET, *Revue critique*, 1869, p. 325 et 3.

celle « d'intermédiaire » chargé, à ce titre, de favoriser la circulation des biens et des produits, et lorsque nous définissons l'acte de commerce, en raison de la fonction circulatoire de l'objet qui l'établit.

Les mêmes principes s'adaptent à la monnaie et aux titres de crédit. Le rôle du banquier qui s'interpose entre le prêteur qui détient la marchandise, en l'espèce, de l'argent, fruit d'un travail accumulé, et l'emprunteur qui doit la consommer, c'est-à-dire mettre cet argent en valeur, est un acte de commerce. Nous retrouvons dans ces trois personnes les trois facteurs de la circulation : le producteur, l'intermédiaire, le consommateur.

Sur ces bases et avec l'aide des matériaux dont nous disposons nous pouvons constituer un corps de doctrine qui reconnaîtra à la commission, en droit français, les traits caractéristiques suivants : « *La commission est un contrat par lequel une personne s'engage, à titre professionnel et moyennant rétribution, à accomplir pour autrui certains actes de commerce strictement limités, dans leur objet, à des produits ou à des titres circulants* ».

De la position prise au cours de cet exposé et sous sa dépendance, la réalisation de notre contrat laissera au commissionnaire le choix entre deux procédés. Il pourra, s'il le désire, « agir en son propre nom » pour le compte d'autrui (a. 94, C. Co., al. 1^{re}). Il pourra, dans un autre sens, agir « au nom » et pour le compte d'autrui (a. 94, C. Co., al. 2).

Mais quel que soit le mode convenu, le commissionnaire acquerra cette qualité dès l'instant où ses actes ressortiront à notre contrat et en rempliront exactement le cadre. Dès ce moment, le droit commercial sera seul en cause.

CHAPITRE III

Critère déterminant de la nature juridique du contrat de transit

Les conclusions de cette étude traduisent la physionomie juridique du personnage qui fait l'objet de notre travail.

Le transitaire est d'abord un commissionnaire. Il suffit, pour en convenir, d'évoquer les principaux actes de sa fonction tels qu'ils nous sont apparus dans notre partie liminaire. Nous nous rendrons compte qu'ils répondent, parfaitement, à la doctrine que nous avons défendue.

En premier lieu, « le transit » est la profession habituelle du transitaire. Il l'exerce dans l'intérêt d'autrui et reçoit à ce titre une rémunération. En second lieu, le transitaire est un commerçant. Ses actes ont pour objet des opérations commerciales portant sur des produits ou des titres circulants. Ceux-ci sont constitués par les marchandises que le transitaire a mission d'expédier ou de conserver temporairement en transit, en attendant leur réexpédition, et par l'usage du connaissement ou de la lettre de voiture.

Par là, le transitaire diffère du « préposé ou facteur » en ce que sa mission ne porte que sur certaines affaires déterminées dans leur individualité ; tandis

que le facteur ou préposé gère une branche entière d'un négoce et, pour toutes les opérations auxquelles son administration donne lieu, représente son patron qu'il engage par tous les actes faits dans la sphère des attributions qui lui sont confiées (Com., a. 634).

Le transitaire diffère encore du courtier, en ce qu'il fait lui-même l'opération pour le commettant, livre et reçoit dans l'intérêt de celui-ci, tandis que le courtier agit pour le compte des deux parties, les met en présence et se borne à constater leurs conventions (C. Co., a. 77).

Le transitaire diffère en outre du courtier maritime en ce que son industrie est libre et soumise à une concurrence illimitée, tandis que le courtage maritime est une profession monopolisée et le courtier maritime un officier public (C. Co., 79 et 80). Seuls, les courtiers en marchandises exercent, comme les transitaires, une industrie libre, depuis l'abolition de leur privilège par la loi du 18 juillet 1866 (D. P., 66, 4, 118).

Le transitaire est ensuite un mandataire. Dans toutes les opérations qu'il conclut, le transitaire agit non seulement dans l'intérêt d'autrui et par ordre de ce dernier, mais, de plus, il traite l'affaire *au nom* même d'autrui. Ceci n'est pas une opinion mais un fait de sa vie professionnelle. Les exigences de sa fonction révèlent ce résultat : car, la raison d'être du transitaire est d'être exclusivement « l'homme de l'expéditeur », c'est-à-dire, son « alter ego » ou, si l'on veut, son représentant qualifié. Sur ce deuxième point, les actes du transitaire réfléchissent exactement sur notre

conception théorique de la notion-mandat. C'est donc bien un mandataire.

De cette combinaison des systèmes ressort le critérium décisif de la nature juridique du contrat de transit.

« *La règle de la commission-mandat est la loi fonctionnelle du transitaire* ». Tel est, nous le verrons, le principe admis en jurisprudence.

Le transitaire n'est pas, en conséquence, un commissionnaire prête-nom, c'est-à-dire, un professionnel agissant « *proprio nomine* », ou, comme on l'appelle, assez improprement, un « commissionnaire de transport ».

« C'est un commissionnaire-mandataire ».

Cette dernière remarque nous entraîne, d'ailleurs, vers une observation, d'ordre terminologique, qui se présente de la façon suivante.

Une habitude assez singulière attribuée à notre personnage les titres les plus divers. On l'intitule, volontiers, le consignataire du navire, le consignataire de la cargaison et, plus communément, le commissionnaire de transport.

Outre qu'un telle profusion de mots obscurcit plutôt qu'elle n'éclaire les particularités de son état, elle n'en est pas moins génératrice d'erreurs, ainsi que nous allons le démontrer.

Abstraction faite, pour l'instant, du dernier terme envisagé, le premier, le terme « consignataire du navire » prend naissance chez un agent de l'armateur auquel sont confiés les pouvoirs autrefois détenus par

le capitaine. A ce titre, il surveille le déchargement de la cargaison. Il est, de ce fait, le représentant attiré de l'armement.

Dès sa mise à terre, la cargaison est délivrée à un second consignataire dont le terme évoque parfaitement les aptitudes « au consignataire de la cargaison ». Ce dernier agit, en principe, pour le compte des destinataires. Il est détenteur de la marchandise.

Toutefois, il n'est pas rare que le consignataire du navire cumule les deux fonctions et intervienne, à la fois, au nom du chargeur et au nom de l'armateur. Cette situation un peu contradictoire s'explique lorsque le destinataire a recours aux services de la Compagnie compétente.

A un certain moment, les marchandises consignées sont retirées des mains du réceptionnaire et acheminées à leur point de destination.

Cette dernière phase de l'opération s'identifie à la personne dont le nom éveille les qualités : « au commissionnaire transitaire ».

Pratiquement, il est vrai, le transitaire joue aussi le rôle de consignataire lorsque, en sus du transfert des marchandises, il les réceptionne au débarquement et en prend charge. Mais, en toute éventualité, l'opération maîtresse est le transit. En elle se centralise la dualité des fonctions que le transitaire doit assumer.

D'ailleurs, cette double exigence lui est aujourd'hui disputée par les méthodes en cours dans l'armement, et c'est plutôt dans le transit, proprement dit, que le transitaire développe son activité.

Jusqu'ici nos observations ne paraissent pas contredites.

Mais où l'antinomie se révèle flagrante et donne à notre argument toute sa raison, c'est dans la qualification arbitraire de commissionnaire de transport, par surcroît octroyée au commissionnaire transitaire.

Sans doute, jusqu'à un certain point, la terminologie semble favoriser l'équivalence des deux expressions. Ne rencontre-t-on pas, dans l'un et l'autre cas, une opération-transport, accomplie par le commissionnaire dans l'intérêt d'autrui ?

Est-il aussi besoin de rappeler, qu'à la différence de la commission-transit, qui s'encastre dans la commission-mandat, la commission transport n'est qu'une variété de la commission-prête-nom !

Alors que le transitaire conclut un transport au nom et pour le compte d'autrui, le commissionnaire de transport est un transporteur véritable. C'est un voiturier, initial ou final, dont la prise en charge intégrale accuse une responsabilité totale, soit en raison de son propre fait, soit du fait des voituriers subséquents ou qui l'on précédé (C. Co., a. 97, 98, 99).

L'article 96 du Code de Commerce, par lequel débute la section des commissionnaires de transport, ne représente pas du tout ces agents comme étant mandataires. « Ils se chargent, dit-il, d'un transport par terre ou par eau... »

C'est donc cette prise en charge intégrale qui explique leur lourde et vaste responsabilité telle qu'elle est définie par le droit commercial (a. 96 à 100).

Il semble, à la réflexion, que de tels errements soient moins défendables à mesure que se développe et se précise la fonction économique du commissionnaire-transitaire.

On pourrait, à la rigueur, nous objecter que la responsabilité du transitaire s'apprécie en raison de l'acte générateur qui la crée, sans tenir compte d'une dénomination présumée de l'agent.

En toute hypothèse, il appert que chacun des termes visés a un sens spécifique voulu et qu'il sied mal, dans l'intérêt du langage et pour la clarté du raisonnement, de faire état d'une terminologie défectueuse ou hérétique.

Sous le bénéfice de ces observations, nous allons voir dans quelle mesure les principes s'adaptent aux faits, en étudiant dans les développements qui vont suivre, les principaux cas de responsabilité du transitaire portés devant les tribunaux.

DEUXIÈME PARTIE

**Des obligations nées du contrat de transit.
Examen concret des principaux cas de responsabilité du transitaire.**

CHAPITRE PREMIER

**De l'intervention du transitaire à la formation
du contrat de transport et des responsabilités
qui en découlent à sa charge.**

L'établissement d'un connaissance est, pour le transitaire, l'acte fondamental de sa fonction professionnelle : c'est aussi le plus apte à traduire son entière responsabilité.

Nous allons voir dans quelle mesure ces propositions se justifient en les limitant, dans leur objet, à l'étude du connaissance envisagé comme instrument de preuve du contrat de transport et aux effets qui en découlent pour le transitaire qui a participé à sa rédaction.

Au sens de l'article 222 du Code de commerce, le connaissance constitue une reconnaissance écrite

des marchandises prises en charge par le capitaine. Sous sa forme usuelle, le connaissement est un imprimé qui porte en tête le nom de la Compagnie de navigation. Au-dessous se trouve une formule ainsi conçue : Reçues de M..., pour être chargées sur le vapeur... ou sur l'un des suivants, être transportées à... et délivrées à M..., les marchandises que le chargeur dit être comme ci-après... » Suit un tableau des marchandises avec l'indication des marques et numéros, leur nombre, le contenu déclaré des colis, leur poids et valeurs, les sommes assurées, le taux du frêt et la taxe.

Au recto et au verso figurent les conditions générales et particulières du transport dont le chargeur déclare avoir pris connaissance et qu'il accepte (1).

Le Code de commerce nous présente cet écrit comme étant une simple reconnaissance des marchandises reçues par le capitaine et non point comme une preuve du contrat d'affrètement. En réalité, ce second rôle appartiendrait à une autre forme d'écrit, plus ancienne, et que le Code désigne sous le nom de charte-partie (C. Com., a. 273).

A vrai dire, c'est là, aujourd'hui, une conception toute théorique. S'il est encore exact que l'usage de la charte-partie soit un fait de la vie maritime, l'on doit aussi convenir qu'elle joue un rôle de plus en plus effacé (2).

(1) V. en notre annexe un modèle de connaissement. Mod. 49, avril 1924, C^{ie} Touache.

(2) L'utilité d'une charte-partie se manifeste, surtout, dans ce que l'on appelle : l'affrètement-location. Dans cette hypo-

Ce changement tient à plusieurs causes.

La plus active est due, certainement, à l'évolution progressive du connaissance et sa transformation en connaissance-type ou écrit dans lequel sont prévues et conditionnées toutes les clauses afférentes au contrat de transport par mer.

Le modèle cité en est un exemple.

Son caractère d'uniformité et son adoption par l'armement depuis quelques années (2) ont fait de cet écrit un acte unilatéral, puisque, en réalité, les chargeurs doivent souscrire « sic et simpliciter » aux règles qui le sanctionnent. Il constitue pour eux un véritable contrat d'adhésion. Actuellement les grands paquebots des lignes régulières sont régis, presque exclusivement, par son autorité. Or le nombre de ces navires est considérable.

En outre, le Code prévoit la rédaction d'un connaissance à l'occasion de chaque transport de marchandises, alors même qu'une charte-partie aurait été préalablement dressée. D'après la jurisprudence, le connaissance aura toujours le pas sur la charte-partie dans l'hypothèse où des contestations oppose-

thèse un chargeur loue un navire à un entrepreneur de transport et le garde à sa disposition pendant une période convenue. Ce système n'est guère pratiqué que pour le transport de certaines marchandises qui exigent l'emploi de navires spécialisés, tels que le sont les vapeurs charbonniers ou les grands voiliers pour les bois.

(2) L'apparition en France des connaissances-types date des 18 mars-15 mai 1914 (*Rev. int. du dr. marit.*, XXX, 178). Ils ont été inspirés du connaissance allemand, apparu pour la première fois à Brême et à Hambourg en 1913 (*Rev. int. du dr. marit.*, XXIX, 866).

raient l'un à l'autre ces deux écrits. Il aura seul force probante (1).

Par le double rôle qui lui est dévolu le connaissement occupe une place de premier ordre dans la vie maritime. Il prouve à la fois le chargement et l'affrètement, ce qui veut dire, non plus seulement l'exécution du contrat, mais aussi sa conclusion. Nous verrons dans un instant sous quelles réserves.

Le connaissement s'attribue trois formes de transmission. Il peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée (C. Co., a. 281 *in fine*). Sous sa triple fonction, il répond bien à deux idées qui se complètent et se juxtaposent : une idée de possession et une idée de propriété.

Nous dirons que le connaissement est un titre translatif de propriété. Comme tel, il sera l'œuvre des parties présentes au contrat, c'est-à-dire, du transpor-

(1) Il peut arriver qu'un chargeur se réserve d'expédier, successivement, une certaine quantité de marchandises sur des navires qui ne lui sont pas encore connus. Comme il s'agit d'un affrètement à temps, (C. Co., a. 273, al. 4) le chargeur doit nécessairement avoir recours à une charte-partie pour prouver son contrat, puisque le Code prévoit l'établissement du connaissement dans les vingt-quatre heures qui suivent le chargement (C. Co., a. 282, al. 5). Il ne saurait donc lui suppléer. Mais le connaissement apparaîtra au fur et à mesure que les expéditions se poursuivront et, pour chacune d'elles, un connaissement accompagnera les marchandises. En cas de contestation entre les deux écrits le connaissement l'emportera toujours sur la charte-partie comme preuve de l'affrètement, parce qu'il constitue un acte postérieur à celui-ci. Jugé en ce sens : Marseille, 7 avril 1893, *J. de Marseille*, 93, I, 177, C. d'Aix, 27 déc. 1893, *Rev. int. du dr. marit.*, IX, p. 492.

teur et de l'expéditeur, et, éventuellement, du destinataire. Elles pourront, seules, en revendiquer la légitime possession et en subir également tous les effets de droit.

Mais ce n'est pas seulement à leur rencontre que le contrat de transport produira ses conséquences légales. Le transitaire, de par sa qualité, interviendra, nécessairement, dans la rédaction du contrat et, de ce fait, sa responsabilité sera souvent mise en cause. Or, si l'on tient compte de ce que l'objet de la convention porte, la plupart du temps, sur des sommes considérables, l'on se convainc des effets de cette convention à l'égard du transitaire qui aura méconnu ou outrepassé ses droits.

Il importe donc d'en fixer les limites.

Pour ce faire, il convient d'abord de se demander quel est l'acte constitutif qui établira la preuve de l'affrètement transport.

L'article 282 du Code de commerce y répond, en disant que le connaissement doit être signé par le chargeur et le capitaine dans les vingt-quatre heures après le chargement.

Observons tout de suite que cette dernière clause reste, pratiquement, inopérante. Cette dérogation aux textes s'explique d'ailleurs par le mouvement intense des transactions modernes et des nombreuses formalités qui en sont la suite logique. Aussi, est-ce seulement la veille du départ du navire que, dans la majorité des cas, le connaissement est dressé. Jusque-là, pour donner au chargeur des garanties suffisantes sur

les marchandises qu'il a déposées dans les hangars ou magasins de la Compagnie, le transporteur lui délivre un reçu provisoire couramment appelé : billet d'embarquement. Celui-ci n'est, au fond, qu'un simple accusé de réception de la marchandise sans autre force probante. Dès que les marchandises ont pu être vérifiées, alors, seulement, le connaissement est établi et le chargeur, prévenu par la Compagnie, doit venir le retirer. Ce point n'étant pas contesté, qu'advient-il, juridiquement, des prescriptions de ce même article relatives à la signature du chargeur ?

A cet égard, la jurisprudence est restée longtemps indécise.

Certains tribunaux prétendaient, et quelques décisions récentes l'admettent, que la signature du chargeur sur le connaissement n'était pas indispensable comme preuve de l'affrètement et qu'il pouvait y suppléer soit par son acceptation, soit par l'acceptation du connaissement sans protestations ni réserves, soit par l'apposition du timbre humide de sa maison de commerce, soit aussi par l'envoi de lettres missives, par correspondance. La Cour de Cassation souscrivait à cette théorie (1).

Mais la jurisprudence la plus récente de la Cour suprême a définitivement condamné cette doctrine. Elle décide que la signature du chargeur sur le con-

(1) En ce sens : Rouen, 26 avril 1882 et Alger, 1908, *Rev. int. du dr. marit.*, 16, 627 ; Req., 13 mars 1901, *Rev. int. du dr. marit.*, 16, 627 ; Req., 29 juillet 1907, D. P. 1913, 1, 103. Plus récemment voy. : Rouen, 24 déc. 1918 et Paris, 1^{er} février 1919, D. P. 2, 13, 1920.

naissance est essentielle pour prouver le contrat. Sans doute, celui-ci ne serait pas nul ; mais il ne vaudrait que comme constatation de la prise en charge par le capitaine. Il ne prouverait plus l'affrètement (1).

Cette interprétation stricte des termes de l'article 282 par la Cour de Cassation est pleinement justifiée. Car, si l'on s'en réfère à l'article 273 du même Code, la preuve de l'affrètement, telle qu'il l'organise, ne peut résulter d'abord que d'un acte écrit, ensuite d'un écrit en forme, soumis aux règles des actes qui, authentiques ou sous-seings privés, revendiquent, chez leur auteur, l'obligation de la signature (2).

Par l'opposition de sa signature le chargeur fera donc du connaissance un écrit régulier « qui fera foi

(1) Cass. Req., 2 mars 1909 et Ch. civ., 20 mai 1912, D. P. I, 259 ; Ch. civ., 20 octobre 1914, D. P. 1916, I, 173. Dans le sens de cette jurisprudence, rapp. : arrêt C. d'appel d'Alger, 19 avril 1919, D. P. 2, 13, 1920, et sur pourvoi formé contre cet arrêt, rejet par Ch. civ., 16 janvier 1924 (*Bulletin des Transports*, 1^{er} juin 1924, p. 71). On peut déduire de cette jurisprudence ce fait, que l'article 14 des conditions particulières insérées au verso des connaissances, et qui stipule : « Le défaut de signature du chargeur ne préjudiciera pas à la validité des clauses qu'il renferme... » doit être considéré comme sans valeur au point de vue légal.

(2) Comme le fait très justement remarquer M. Lyon-Caen : « La force probante d'un acte sous seing privé — et c'est le cas du connaissance — se rattache à ce qu'il est signé de toutes les parties. Si la signature du capitaine suffisait pour que le connaissance prouvât l'affrètement, il dépendrait de lui d'imposer au chargeur et par voie de conséquence au destinataire, les clauses dérogatoires au droit commun, fût-ce les plus défavorables pour eux. » (*Revue critique*, 1913, p. 386 et s.) Cf. également à ce sujet : *Revue critique*, 1904, p. 520 ; *ibid.*, 1907, p. 387 ; *Pand. fr.*, 1912, I, 368.

entre les parties ». ainsi que l'exprime l'article 283 du Code de Commerce (1).

Ceci admis, l'interposition du transitaire supposera le mandant hors d'état d'agir lui-même. En substituant sa personnalité à celle de celui pour le compte duquel il traite, en chargeur, dirons-nous, entrera-t-il dans ses pouvoirs de signer le connaissement ? Oui, sans doute. Mais sous quelle réserve ?

La réponse à cette question est aisée. Elle est entièrement consacrée par l'article 1984 du Code civil, dont nous nous sommes longuement entretenu au cours de notre exposé doctrinal.

Dans sa teneur, le texte visé spécifie bien qu'il ne suffit pas à une personne d'agir sur l'ordre et pour le compte d'autrui pour satisfaire aux règles du mandat, mais que, de plus, elle doit exécuter l'acte « au nom » même d'autrui.

Le rôle du transitaire est une application de ces principes. Il ne lui suffira pas de signer un connais-

(1) Ceci sous réserve de certaines clauses insérées après coup dans le connaissement par le capitaine, telles que les clauses : que dit être, poids inconnu et autres, quantité et mesures inconnues ou certaines clauses relatives aux marques.

Toutes ces clauses, devenues très usuelles aujourd'hui, ont pour effet de détruire la force probante du connaissement dans tous les cas où le capitaine n'a pas eu le temps matériel de contrôler l'état du chargement et qu'il doit entièrement se fier à la déclaration du chargeur.

La jurisprudence paraît admettre la validité de pareilles clauses mais en leur attribuant un caractère très étroit et limitatif d'interprétation. — V. Nantes, 13 juin 1898 et Marseille, 9 mars 1898, *Rev. int. du dr. marit.*, XIV, 122 et XII, 669.

sement aux lieu et place de l'expéditeur éloigné. Il devra, surtout, ne jamais omettre de mentionner « le nom » de son mandant sur cet écrit destiné à prouver l'accord intervenu chez les parties intéressées.

Différemment, il deviendra partie au contrat. Engagé par sa propre signature, il aggravera lourdement sa responsabilité puisqu'il devra répondre, désormais, de la bonne comme de la mauvaise exécution du contrat auquel il se sera volontairement soumis.

Nous allons illustrer par quelques exemples l'importance pratique de cette théorie.

En faveur de notre opinion, un jugement du Tribunal de Commerce de Rouen décide : Que l'intermédiaire qui a soigné une expédition ne saurait être considéré comme un commissionnaire expéditeur responsable à ce titre envers le destinataire des avaries subies par les marchandises lorsqu'il a agi « au nom et pour le compte » de ses commettants prétendus et que dans le connaissement où ceux-ci figuraient comme expéditeurs il n'était désigné qu'en sa qualité d'agent de la Compagnie de navigation (1).

Dans le même sens, un arrêt de la Cour d'appel de Rouen proclame : que l'agent maritime qui signe un connaissement pour le compte des armateurs ne s'est pas personnellement obligé, lorsque ce document porte en tête « le nom » de ces armateurs et que c'est « en leur nom » que l'agent intermédiaire a déclaré agir.

(1) Rouen, 13 novembre 1908, *Re. int. du dr. marit.*, 1908-09, pp. 621 à 639.

En sorte que s'il a pu obliger ses mandants il ne s'est point obligé lui-même (1).

Cet arrêt réforme, avec raison, un jugement du Tribunal de Commerce du Havre qui s'était prononcé en sens contraire, en soutenant que, par le seul effet de sa signature, ce transitaire s'était trouvé personnellement engagé.

La solution inverse prévaudra lorsque le transitaire n'aura pas dévoilé le nom de son commettant et qu'il aura fait du transport sa propre affaire. Etant porteur d'un connaissance créé à son profit, toutes les obligations spéciales dérivant du transport maritime lui incomberont entièrement. Il devra répondre pour le tout, de l'exécution du contrat, notamment des avaries, pertes ou retard des marchandises qui lui auront été confiées, en vertu des dispositions formelles des articles 96 et suivants du Code de Commerce.

C'est ainsi qu'à la suite d'un vol de marchandises commis au cours d'un transport par mer, un jugement du Tribunal de Commerce d'Alger, confirmé sur opposition, a condamné un transitaire à rembourser à la Compagnie d'assurances demanderesse, la valeur des marchandises perdues, soit quatre mille francs

(1) Cour d'appel de Rouen, 11 novembre 1889, *Rev. int. du dr. marit.*, 1889-90, p. 427 à 480, réformant jugement Havre, du 31 déc. 1888, *ibid.*, 1888-89, pp. 669 à 674. Rapp. du jugement et de l'arrêt ci-dessus : Marseille, 7 déc. 1921, *J. de Marseille*, 1921, 992 ; Marseille, 15 mai 1923, 19 juin 1923, 28 juillet 1923, *J. de jurisprudence comm. et maritime de Marseille*, 1923.

environ, qu'en sa qualité d'assureur elle avait été, elle-même, obligée de payer à leur propriétaire. Vainement ce transitaire allégua-t-il pour sa défense qu'il n'avait été, dans cette affaire, qu'un simple mandataire. Le Tribunal repoussa cette prétention en se basant sur ce fait que ni l'expéditeur ni le destinataire n'étaient intervenus dans la rédaction du connaissement et que les clauses de ce titre ne pouvaient leur être opposables (1).

Nous avons laissé entrevoir les conséquences, parfois désastreuses, qui menaçaient le transitaire devenu, consciemment ou non, partie au contrat. En voici un exemple type.

Le 10 mai 1900, un steamer, « l'Aramis », partait de Dunkerque avec un chargement de 100.000 kilos de graine de lin à destination de Fécamp et 50.000 kilos de nitrate de soude pour Caen.

Arrivé dans le port de Fécamp le lendemain 11 mai, le navire manœuvrait pour passer de l'avant-port au bassin Berigny, lorsque, vers les cinq heures, un violent incendie se déclara tout à coup dans la cale arrière, détruisant la cargaison et réduisant le navire à l'état d'épave.

Sur le rapport du capitaine, qui attribuait à l'échauffement de la graine de lin l'incendie du navire, l'armateur assigna le transitaire en paiement d'une somme très importante (102.551 francs), comme dédommagement du préjudice qu'il avait subi du fait

(1) Alger, 18 déc. 1905 et 25 avril 1906, *Rev. int. du dr. marit.*, pp. 651 à 670.

du chargement à bord de son navire d'une marchandise vicieuse.

Fort heureusement pour ce transitaire, le litige fut solutionné en sa faveur. Le Tribunal estima, après expertise, que la responsabilité entière de l'incendie incombait à l'armateur par suite du très mauvais état de son navire (1).

Dans cette affaire comme dans la précédente, les seules parties en cause étaient le transitaire et le transporteur. Ni la charte-partie, ni le connaissement ne mentionnaient les noms des propriétaires et réclamateurs des marchandises. Ils portaient, uniquement, la signature du transitaire et du capitaine du bâtiment. Aussi, malgré les protestations de ce transitaire et ses prétentions d'être mis hors de cause comme n'ayant été, en l'espèce, qu'un simple mandataire, le tribunal passa outre et le retint au procès.

On pourrait multiplier les exemples sur l'affirmation de ces principes et leur juste application par les tribunaux.

Toutefois, certaines décisions ne souscrivent pas entièrement aux règles établies ou en déforment le

(1) Trib. com. de Fécamp, 5 juin 1901, *Rev. int. du dr. marit.*, 1901-02, pp. 66 à 76, confirmé sur appel par la Cour de Rouen, 28 mai 1902, *ibid.*, 1903-04, pp. 365 à 370.

Rapp. du jugement et de l'arrêt ci-dessus : Havre, 26 juin 1882, A. 1884, 1, 170 ; Havre, 2 août 1892, *Rev. int. du dr. marit.*, 8, p. 336 ; Rouen, 31 déc. 1895, *Rev. int. du dr. marit.*, XI, p. 711 ; Trib. com. de la Seine, 19 mai 1897, *ibid.*, t. XIII, p. 517 ; Marseille, 10 juin 1920, affaire Voisin c/C^{ie} mixte, J. de Marseille, 1920 ; *ibid.*, affaire Baudin c/Coviaux et Maure, *ibid.*, 5 mars 1923 et C. d'Aix, 28 mai 1924, J. Marseille, 1924.

sens. Voici, à titre documentaire, un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille, du 24 février 1913.

A la suite d'une fausse déclaration de l'expéditeur sur le connaissement, le transporteur, dûment autorisé par une clause des statuts qui prévoyait cette infraction et la pénalisait, avait assigné le transitaire et son mandant au paiement de la somme de 3.000 francs, ainsi fixée par le connaissement.

Le tribunal, après avoir fait droit à la demande et considéré, à juste titre, le mandant comme le seul auteur de la faute commise, déclara néanmoins le transitaire « *directement responsable envers le transporteur* » et le condamna, de ce chef, à payer au demandeur la somme de 3.000 francs, montant de la pénalité stipulée, en lui accordant toutefois un recours contre son mandant (1).

Il saute aux yeux qu'un tel jugement est une erreur en ce qu'il retient en la cause une personne qui est totalement étrangère au contrat. Dès l'instant où le transitaire était porteur d'un connaissement régulier et qu'il avait pleinement satisfait à son rôle de mandataire, le demandeur n'avait plus d'action contre lui. N'étant pas partie au contrat, sa mise hors de cause devait être prononcée sur-le-champ. Il ne pouvait en être autrement qu'à la suite de « fautes dans sa gestion » (C. Civ., 1992), ce qui n'était pas le cas.

Ces quelques observations sur la rédaction d'un

(1) J. Marseille, 24 février 1913, *Rev. int. du dr. marit.*, 1913-1914, pp. 583 à 585.

connaissance par le transitaire montrent toute la vigilance qui s'impose à ces professionnels dans l'établissement de cet écrit, s'ils ne veulent pas en subir les effets et toutes les conséquences de droit qui s'y rattachent.

Néanmoins, de ce que le transitaire s'est créé, de lui-même, une situation très désavantageuse, il ne faudrait pas en conclure qu'elle lui soit définitivement acquise. Ceci n'est vrai que dans la mesure où son commettant se dispense d'intervenir et qu'il abandonne le commissionnaire à ses propres responsabilités. Mais, dès l'instant où il le couvre, il peut parfaitement agir à ses lieu et place en vertu d'un droit qui lui est propre et qu'il peut exercer par le système de l'action « directe personnelle » (C. Civ., a. 1994).

L'engagement du transitaire « proprio nomine » n'enlèvera donc pas au commettant dont le nom ne figure sur le contrat, ni comme expéditeur, ni comme destinataire, le droit d'agir directement contre le transporteur, pourvu que sa qualité soit dûment établie. C'est en ce sens qu'un arrêt de la Cour d'appel de Paris réforme un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine en précisant que, « bien que son nom ne figure pas sur le titre de transport, le commettant a une action directe contre le transporteur ayant pris charge de ses marchandises, du moment qu'il justifie de sa qualité (1). La Cour de Cassation,

(1) C. d'appel de Paris, réformant Seine, 5 avril 1899 (*Rev. int. du dr. marit.*, 1901-02, pp. 16 à 22). Dans le sens de l'arrêt

appelée à se prononcer, a fermement consacré cette doctrine par des arrêts d'une netteté absolue (1).

La recevabilité de l'action est évidemment subordonnée à la qualité de son auteur. Il y satisfera par la production de son titre, endossé à son nom ou cédé dans les formes de la créance civile (a. 1690, C. Civ.).

Par là, le demandeur justifiera de son immixtion au contrat. Comme l'exprime M. Sarrut : « Le demandeur révélera ses droits et sa qualité « *hic et nunc* » par un titre émané du commissionnaire de transport ou du voiturier et dont il ne peut être nanti que par un acte volontaire de l'expéditeur ou du destinataire (2). »

Il convient, par conséquent, de préciser la valeur et la portée de cette règle, en faisant remarquer que la recevabilité de l'action n'est pas admise en faveur de celui qui se prévaut, uniquement, de sa qualité de propriétaire des marchandises expédiées. Encore faut-il qu'il soit nanti du titre opposable au transporteur. Différemment, sa condition juridique est toute autre, et la jurisprudence le considère, à bon droit, comme étant complètement étranger au contrat de transport (3).

ci-dessus : Dijon, 24 janvier 1900, D. P. 2, 486 ; Bordeaux, 27 juillet 1874, D. P. 77, 2, 87.

(1) Cass. civ., 1^{er} déc. 1896, D. P. 1897, I, 561 ; Req., 22 juin 1903, D. P. 1904, 2, 242, adoptant d'ailleurs un jugement du Tribunal de commerce de Marmande du 5 juillet 1901 ; Ch. civ., 24 mai 1897, réformant un arrêt de la C. d'appel de Lyon du 13 février 1895, D. P. 98, I, 24

(2) *Dissertation*, SARRUT (s. Cassat., 24 mai 1897) D. P. 98, I, 23.

(3) Civ. rej., 9 avril 1879, D. P. 80, I, 13 ; *ibid.*, 24 mai 1897, D. P. 98, I, 24 et la note.

Le transitaire, comme tout mandataire, est tenu d'accomplir le mandat dont il est chargé, c'est-à-dire, d'en poursuivre l'exécution en bon père de famille. Sinon, il répond des fautes qu'il commet dans sa gestion et peut être contraint à des dommages-intérêts vis-à-vis de son commettant (a. 1991, C. Civ.).

Toutefois la responsabilité du commissionnaire de transit n'est pas celle d'un mandataire ordinaire. Nous avons nettement défini, dans notre exposé théorique des règles de la commission, la double qualité de cet agent professionnel : c'est un commissionnaire-mandataire.

Par la double fonction qui lui est dévolue, il assume vis-à-vis de son client le rôle d'un mandataire salarié.

Sa responsabilité devra s'apprécier avec une sévérité particulière. Il sera tenu des moindres fautes (a. 1992, C. Civ.), le cas de force majeure excepté (1).

Or, quelles peuvent être ces fautes ?

Les unes ont été dégagées par la jurisprudence, par application des principes généraux du droit sur la matière, les autres découlent des textes eux-mêmes.

Nous les grouperons sous trois chefs principaux.

Nous nous demanderons, d'abord, dans quelles limites le commissionnaire de transit se doit à la conservation des marchandises dont il a la garde, ensuite quels effets résultent pour lui d'une exécution tardive ou incomplète des ordres de son commettant ; en dernier lieu, quelles responsabilités il encourt pour sa négligence à faire valoir les droits de ce dernier.

(1) Havre, 6 avril 1921, S. du Havre, 1921, I, 45 ; Marseille, 15 juillet 1921, Sommaires de Marseille, 1921, I, 297.

CHAPITRE II

De la responsabilité du transitaire à propos de l'exécution du contrat de transport

La connaissance que le transitaire doit avoir de sa profession implique, comme premier devoir, une surveillance attentive des objets qui lui ont été confiés.

Chargé d'assurer le passage d'une marchandise de bord à bord ou d'une voie ferrée à un port de commerce et réciproquement, le transitaire ne saurait se confiner dans un rôle purement passif. Il est plus qu'un simple trait d'union entre deux coéchangistes, entre un vendeur et un acheteur. Son activité l'oriente vers des résultats différents, et c'est justement en raison de ses aptitudes que s'expliquent, comme nous le verrons, les rigueurs, souvent dépassées, d'une jurisprudence par trop vieillie.

Dans quel sens le transitaire satisfera-t-il à ses obligations ?

Dans le sens d'un commerçant soigneux et diligent.

S'agit-il de la rentrée d'une marchandise sur le territoire ou de sa sortie ? Il procédera sans retard aux formalités de douane indispensables, aux déclarations nécessaires, sans qu'il soit utile que son attention ait été appelée là-dessus. Est-il dépositaire de la mar-

chandise pendant un temps convenu ? Il la garantira des risques qui peuvent l'atteindre. La marchandise doit-elle se déplacer ? Il surveillera son conditionnement et contrôlera les manutentions susceptibles de l'affecter.

Soigner la marchandise consiste, pour le transitaire, à veiller sur elle avec la même attention que celle qu'il apporterait à ses propres affaires. C'est là le prix de son mandat.

Ces considérations ont été mises en relief par les tribunaux dans une série d'arrêts dont quelques-uns très significatifs.

« C'est à tort, proclame un arrêt de la Cour d'Aix, qu'une partie soutient qu'en sa qualité de transitaire elle n'a d'autres obligations que celle d'expédier les objets qui lui ont été confiés et, qu'étant dans l'impossibilité de faire l'expédition, elle n'est pas tenue de déposer les objets dans un entrepôt. Le transitaire est un véritable mandataire salarié. Il doit, dès lors, assurer la conservation des objets qui lui ont été remis, car le mandat de recevoir implique celui de mettre en lieu sûr dès que l'expédition a été jugée impossible » (1).

Dans le même esprit, d'autres décisions condamneront un transitaire pour avoir ignoré que les formalités en douane relevaient de son mandat (2), pour

(1) Cour d'appel d'Aix, 17 juin 1922, Lacharme c/Daher, Trib. de Com. de Marseille, Réformation, S. de Marseille, 1921, 695 et S. 1922.

(2) Trib. Com. de Marseille, 26 juillet 1921, S. 1921. Rapp. également : Marseille, 1920, Sommaires de Marseille, 1920, 57.

avoir entreposé dans un local susceptible d'être occasionnellement humide, tel une cave, une marchandise de sa nature délicate (1), ou, encore, en raison du vol de certaines marchandises déposées dans ses magasins (2).

Ces quelques exemples corroborent bien l'affirmation posée que faire du transit ne consiste pas simplement dans le fait d'expédier ou de recevoir des marchandises, mais, surtout, de procéder à des manutentions longues et coûteuses, à des formalités assez complexes dans le but de sauvegarder les biens de l'expéditeur intéressé.

Toutefois, lorsque nous avançons que le transitaire doit s'assurer du bon conditionnement des objets transportés, nous désignons ainsi le conditionnement extérieur, c'est-à-dire le contenant et non le contenu. Il a été jugé qu'en l'absence d'avaries apparentes, le transitaire n'avait pas à répondre des avaries intérieures dont les objets pouvaient être atteints (3).

Si les décisions de justice dont nous avons fait état reflètent dans un certain sens les obligations professionnelles dont le transitaire est tenu, il en est d'autres qui élargissent démesurément le cadre de son activité. Tandis que sur certains points elles professent une interprétation abusive du droit, à d'autres égards elles

(1) Marseille, Trib. de Com., 13 avril 1921, S. 1921. V. également : Marseille, 1^{er} mai 1919, S. de Marseille, 1919, 440.

(2) Trib. Com. de Marseille, 12 décembre 1921, S. 1921.

(3) Lyon, 28 juillet 1904, Sommaires du Havre, 1904, 11, 188 ; Trib. Com. d'Alger, 2 janvier 1924, dans *Revue générale « Les Transports »*, 1^{er} septembre 1924, p. 661.

concluent plutôt sur l'objectivité du fait lui-même que sur la cause initiale qui le produit, En fin de compte une responsabilité aussi exclusive qu'intégrale pèse sur le transitaire.

Or, si le transitaire a des devoirs, il a aussi des droits, et, de ce qu'il déjoue, la plupart du temps, les risques dont l'expéditeur est menacé, il ne s'ensuit pas, pour cela, qu'il ait à parfaire à toutes ses obligations.

Certes, il peut l'éclairer et lui donner toutes indications utiles, mais il ne saurait faire plus. Il ne lui appartient pas, notamment, de vérifier l'emballage et son contenu pour contrôler la nature de l'envoi, et s'assurer qu'il n'est point trompé sur les objets qu'il renferme, leur valeur ou leur quantité. Ce serait là une besogne ingrate, difficile, souvent même irréalisable. Il n'a pas le devoir, et peut-être pas le droit, de procéder ainsi. En aurait-il aussi la possibilité, dans le courant sans cesse accru et toujours renouvelé des transactions commerciales ?

D'ailleurs ne serait-ce point un pur paradoxe de l'y contraindre, en présence des clauses « que dit être » poids et quantité inconnus « contenu inconnu » et tant d'autres de ce genre couramment admises en matière commerciale et consacrées par les tribunaux ?

Mais ces solutions n'ont pas toujours triomphé, si l'on en juge par l'espèce suivante.

A la suite d'un transport de marchandises dangereuses et des conséquences dommageables qui en étaient résultées, l'agent général d'une Compagnie de

navigation, pris en qualité de transitaire, s'est vu poursuivre par le Tribunal correctionnel de Philippeville, pour inobservation des prescriptions qui lui incombaient et négligence dans son mandat, et condamné à réparer le préjudice subi au même titre que son commettant.

Sur appel du défendeur, ce jugement a été confirmé par la Cour d'Alger le 29 mars 1912, et, sur pourvoi, par la Cour de Cassation, le 30 mai 1913 (1).

« Ces observations étaient-elles fondées ? Telle est la question qui se pose.

Il ne l'apparaît pas ni en droit, ni en fait.

En droit d'abord.

Les prescriptions envisagées consistaient en l'apposition de marques de couleur rouge sur les six faces des colis litigieux, de formes très apparentes et solidement inscrites, avec l'obligation, pour l'expéditeur, de faire une déclaration en règle et détaillée de la nature des marchandises au service du port d'embarquement. Cela en vertu de la loi du 18 juin 1870 et du décret du 12 août 1874 sur le transport des marchandises dangereuses.

Appartenait-il à ce transitaire d'en assumer l'exécution ? Nullement.

L'article 1^{er} de la loi du 18 juin 1870 vise, exclusivement, la responsabilité de « quiconque embarque

(1) Trib. correct. de Philippeville du 1^{er} déc. 1911 ; C. d'appel d'Alger, 29 mars 1912 et Cour de Cassation, 30 mars 1913, *Revue int. du Dr. maritime*, 1912-13, p. 691 et 1913-14, p. 12, avec les observations de M. RIPERT.

ou fait embarquer, expédie ou fait expédier des marchandises pouvant être une cause d'explosion... »

N'est-ce pas, dès lors, la responsabilité de l'expéditeur qui est en jeu ! N'est-ce pas lui qui embarque, lorsqu'il négocie directement le transport, ou qui fait embarquer, lorsqu'il s'adresse aux bons soins d'un professionnel !

Quel que soit le procédé convenu, c'est toujours l'expéditeur qui est en cause aux termes mêmes de la loi.

Mais le critérium adopté par la Cour d'Alger infirme très nettement cette thèse, en décidant que c'est surtout aux commissionnaires de transport que la loi du 18 juin 1870 impose, dans un but de sécurité publique, les mesures à prendre pour l'expédition et l'embarquement des matières dangereuses, puisque, spécifie-t-elle, « leur fonction consiste à embarquer et à expédier des marchandises ». Elle conclut en conséquence à la responsabilité du transitaire.

C'est là une erreur évidente et en tous points contraire aux règles de la commission-mandat.

Juridiquement, l'acte accompli par le transitaire ne l'atteint pas, puisqu'il agit au nom et pour le compte d'un tiers et que c'est en fonction des ordres de ce dernier qu'il assure le passage de la marchandise et l'achemine à destination. Il n'intervient qu'ès qualités. C'est un mandataire.

C'est donc l'expéditeur lui-même qui doit répondre au vœu de la loi en se conformant aux prescriptions qu'elle édicte, car c'est toujours lui qui embarque ou

fait embarquer, expédie ou fait expédier ses propres marchandises, qu'il figure ou non en personne sur le port d'embarquement (1).

Une interprétation opposée ne peut provenir que d'une confusion regrettable ou d'un point de vue purement fantaisiste, ce qui serait autrement dangereux.

En rejetant le pourvoi formé contre l'arrêt d'Alger, la Cour suprême écarte l'objection par un détour ingénieux. Elle observe, en effet, que la loi du 18 juin 1870 sur les transports des marchandises dangereuses, qui incombent toujours à l'expéditeur, s'applique, également, à quiconque *connaissant la nature des marchandises*, les embarque ou fait embarquer, les expédie ou fait expédier...

Grâce à ce stratagème, le point de droit est ainsi tranché. Mais les textes sont travestis. Ce n'est plus la formule légale. C'est la formule de la Cour de Cassation. La question n'est donc pas résolue.

En fait, ce transitaire connaissait-il la nature de l'envoi, et s'était-il, de la sorte, compromis en s'associant aux irrégularités du mandant ?

Dans ses considérants la Cour d'Alger répond en ces termes : « Attendu, en effet, que si le service de
« transit de la Compagnie générale transatlantique a
« procédé à l'embarquement et à l'expédition de ces
« caisses en suivant les mêmes errements que l'expé-
« diteur ; que si ce service était tenu de se conformer

(1) Dans une affaire identique un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 24 février 1913 conclut, nettement, en faveur de notre opinion, et condamne l'expéditeur, seul, comme étant le véritable auteur de la faute commise. (*Revue int. du Dr. maritime*, 1913-14, p. 583.)

« aux prescriptions légales parce qu'il savait que les
« jouets détonants sont des artifices, et « *il est cer-*
« *tain qu'il n'y aurait pas manqué si l'expéditeur les*
« *avait ainsi désignés et, surtout, s'il avait révélé que*
« *certains contenaient du fulminate, d'autres du*
« *chlorate mélangé de matières combustibles...* »

N'est-ce point un aveu caractérisé de la faute de l'expéditeur ?

Et comment supposer, qu'en présence de conclusions aussi nettes et si franchement dépouillées de son rôle, le transitaire ait pu encore être condamné pour avoir contrevenu à ses devoirs professionnels !

C'est vraiment un dilemme.

Il ne suffit pas, au surplus, de prétendre, comme l'exprime la Cour de Cassation, que ce transitaire avait été mis « au moins d'une façon générale » au courant de l'expédition litigieuse. Encore fallait-il démontrer l'existence d'une faute précise à son encontre et cette preuve n'a pas été rapportée. Il a transmis au transporteur marchandises et documents, et s'il n'a pas fait apposer les marques prescrites par la loi c'est, d'abord, qu'il n'avait reçu aucunes instructions en ce sens, ensuite, qu'il n'avait aucune raison valable de suspecter l'exactitude des déclarations à lui faites.

En dernière analyse, l'arrêt semble reprocher au transitaire de ne pas s'être rendu compte « de visu » de l'état intérieur des colis litigieux.

Mais c'est là une argumentation bien fragile, car nous savons combien pareille mesure est inopérante

en notre matière, alors surtout qu'aucun soupçon ne paraît la justifier.

Quoi qu'il en soit, une décision aussi ferme s'impose à l'attention des transitaires, avec tous les enseignements que cette jurisprudence comporte pour l'exercice de leur profession.

Elle n'en demeure pas moins inexacte et contraire aux principes les mieux établis.

Sur d'autres terrains, les mêmes incertitudes guettent la responsabilité du commissionnaire de transit.

La question est particulièrement vivante pour les marchandises déposées à quai. Il n'est certainement pas pour le transitaire de situation plus instable, juridiquement, que celle qui lui est offerte de ce chef. La nécessité où il se trouve d'abandonner sa marchandise aux bons soins du transporteur l'expose, la plupart du temps, à s'engager dans un couloir sans issue.

Entre eux la lutte est trop inégale. Une démarcation rigide sépare sur ce point l'étendue de leur responsabilité.

Tandis que le droit terrestre édicte la responsabilité entière du transporteur pour les objets qui lui sont remis, et déclare nulle toute clause contraire (C. Co., a. 103 et loi du 17 mars 1905), on assiste, en droit maritime, à l'épanouissement complet d'un régime d'irresponsabilité absolue.

A l'abri des clauses qui le couvrent, le transporteur maritime échappe, presque automatiquement, aux risques qui peuvent l'atteindre. « Non seulement il ne répond plus personnellement de la *conservation des*

marchandises, mais il s'exonère encore des *fautes de ses préposés* ».

Nous trouvons exprimé, dans ces deux principes, le fondement des clauses insérées au contrat par l'armateur au titre des conditions générales et particulières du connaissement.

« Ce sont les clauses d'irresponsabilités ».

Aux termes d'une jurisprudence constante, elles s'appliquent à toutes les opérations qui ont été le préalable ou devaient être la suite du transport par mer, c'est-à-dire aux opérations à terre, lorsqu'elles sont régies par un contrat unique (1). Ce système est la règle adoptée aujourd'hui par l'armement.

Le second principe énoncé formule la clause dite de « négligence » ou, selon l'expression type : « Négligences-clauses ».

Plus que toute autre cette clause fait échec à la règle générale qui prévoit la responsabilité du fait des préposés (a. 1384 et suiv., C. Civ.). Or, cette règle est d'ordre public.

Pour la justifier on a fait valoir le rôle légal du capitaine, qui, dans l'exercice de son commandement, échappe en fait et en droit à l'autorité de son commandant et à sa direction (2). M. Ripert n'est pas moins affirmatif en disant que la « négligence-clause est la simple constatation de l'indépendance du capitaine » (3).

(1) Cass. civ., 16 juillet 1912, *Revue int. du Dr. marit.*, XVIII, p. 332 ; Ch. civ., deux arrêts, 14 février 1922, *ibid.*, 1922, 2, p. 101.

(2) Cass., 18 juin 1918, *Rec.*, Havre, 1918-19, II, 31.

(3) G. RIPERT, *Droit maritime*, t. II, p. 608, *in fine*.

Ces raisons ne sont pas discutables. Mais alors s'est posée, pour les transitaires, la question de savoir quel était le sens du mot « préposés ». S'agissait-il simplement du capitaine et des gens d'équipage, ses subordonnés, ou fallait-il aussi y incorporer le personnel terrestre ? Car, selon l'interprétation qui prévalait, la responsabilité des transitaires était plus ou moins compromise.

Sans prendre parti sur le caractère nautique ou commercial des fautes du capitaine, la jurisprudence a limité la portée de ces clauses aux préposés travaillant sous la surveillance du capitaine, qu'ils dépendent de l'équipage ou non. Elles jouent par sa seule présence. Inversement, les tribunaux et la Cour de Cassation prohibent leur application, toutes les fois que l'armateur intervient personnellement. Le droit commun reprend alors ses droits (a. 1384, C. Civ. précité) (1).

Néanmoins, la corporation des chargeurs s'est émue. Le rôle grandissant du capitaine peut couvrir des fautes qui, en droit, échappent à sa compétence, mais qui, en fait, se résolvent en sa faveur par l'application de la clause. Dès lors, la question s'est déplacée.

Sous la poussée des corporations maritimes, un projet de loi du 27 juillet 1917 réalise une refonte

(1) En ce sens Cass. req., 3 mars 1897 (deux arrêts), *Rev. int. du Dr. marit.*, XII, 657 et *Revue critique*, 1908, p. 475, avec les observations de M. Lyon-Caen. De même Cass. Ch. civ., 3 février 1904 et 23 déc. 1907, *Rev. int. du Dr. marit.*, XIX, 676 et XXIII, 476. Voir aussi G. RIPERT, *op. cit.*, n° 1748 et s.

sérieuse de ces règles, en disposant dans son article premier « que l'armateur peut s'exonérer des fautes nautiques du capitaine, du pilote et de l'équipage » (1).

Ce projet s'inspire visiblement de la législation en vigueur aux Etats-Unis sur les clauses d'irresponsabilité. Dans ses dispositions essentielles, une loi, « l'Harter act », stipule : « Que l'armateur, ses agents, ou le capitaine sont exempts de toutes responsabilités, à l'occasion des avaries ou des pertes résultant des fautes ou erreurs de navigation ou de conduite du navire, si, au départ, l'armateur a fait diligence pour que le navire soit, à tous les points de vue, en état de tenir la mer, et pour qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné » (a. 3 de l'Harter act) (2).

Les règles de La Haye de 1921, relatives à la responsabilité du transporteur maritime, sont conçues à peu près dans les mêmes termes (3).

(1) *Annexe au procès-verbal de la Chambre des députés* du 17 juillet 1917, n° 372.

(2) Voir le texte complet de cette loi dans la *Revue intern. du Dr. marit.*, t. VIII, 542.

(3) La règle VIII de l'article 3 des règles de La Haye est ainsi conçue : « Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire des responsabilités pour pertes ou dommages concernant les marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans cet article ou atteignant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces règles, sera nulle, non avenue et sans effet. »

Si l'on se reporte à la règle 1 de l'article 3, on lit : « Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour : a) mettre le navire en état de navigabilité ; b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; c) approprier et mettre en état sain pour la réception, le transport et la préservation des marchandises,

Le projet de loi de 1917 consacre le principe de la distinction si longtemps réclamée par les transitaires entre les fautes nautiques, d'une part, et les fautes commerciales, de l'autre. A l'avenir, les premières, seules, relèveront de la clause de négligence. Les autres tomberont sous le régime commun (a. 1384).

Bien qu'il faille se garder d'appréciations encore prématurées, nul doute que, dans leur essence, ces dispositions ne soient favorablement accueillies des chargeurs ou des transitaires. En visant, strictement, le personnel du bord, le projet dissipe tout malentendu et allège, pour une bonne part, les charges qui pesaient sur eux.

De ce qui précède il ne faudrait pas cependant conclure à une immunité totale du transporteur par mer. Lui-même, d'ailleurs, a prévu l'hypothèse et paré à son éventualité en insérant dans le contrat une clause dite de « responsabilité limitée ».

Mais vis-à-vis du réclamateur, du transitaire en l'espèce, la clause limitative est inopérante en raison

les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées. »

La règle 2 du même article, stipule : « Le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées. »

V. le texte des règles de La Haye dans la *Revue internat. du Dr. marit.*, XXXIII, p. 495.

Dans le même tome de cette Revue cf. : BISHOP, *Accueil fait dans le Royaume-Uni aux règles de La Haye de 1921*, 261 ; DE ROUSIERS, *Les règles de La Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français*, 680 ; L. DOR., *Compte rendu critique de la Conférence de La Haye*, 701.

du taux dérisoire qui la définit. En effet, si à la suite d'un dommage survenu à la marchandise l'armateur est condamné, il ne peut jamais être contraint à payer une somme supérieure à 1 franc par kilo ou 100 francs par colis (1), alors qu'en droit terrestre de telles clauses ne sont admises que si la somme stipulée n'est pas dérisoire et si elle laisse subsister une responsabilité effective (2).

Ce premier abus a naturellement suscité les protestations légitimes des transitaires. Elles ont été consignées sous la forme d'une proposition de loi dont M. Roux Freissineng et quelques-uns de ses collègues ont été les promoteurs.

Dans ses dispositions, le projet émet le vœu qu'il soit substitué à la somme ridicule de 100 francs par colis, la somme de 5.000 francs, à titre d'indemnité du dommage subi (3).

(1) Article 11 du connaissement que nous soumettons, en annexe, au lecteur.

(2) Cass. Ch. civ., 14 avril 1924, *Gaz. du Palais*, 1924, I, 716.

(3) Le texte de cette proposition est ainsi libellé : La responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 5.000 francs par colis, lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement.

Toute clause limitant la dite responsabilité à une somme inférieure est de nul effet. (Art. 4 de la proposition de loi sur la « Réforme des connaissements » déposée sur le bureau de la Chambre dans le courant de l'année 1925, par MM. Roux Freissineng, Mallarmé, Morinaud et quelques-uns de leurs collègues.)

Les règles de La Haye de 1921 reproduisent exactement les mêmes dispositions avec cette différence qu'elles limitent à £ 100 par colis ou à son équivalent dans une autre monnaie la responsabilité du transporteur (a. 3, § 4). (V. le texte

C'est là une appréciation équitablement fondée en raison du coût actuel des marchandises.

L'idée de faute ainsi énoncée, à l'encontre du transporteur, éveille aussi l'idée de preuve. Dans quel sens sera-t-elle établie ?

Par deux arrêts très significatifs, la Cour de Cassation inflige au demandeur, ici au transitaire, la charge de la preuve (1).

Dès lors et pour justifier sa prétention, le transitaire réclamant devra rapporter le fait précis, constitutif de faute chez le transporteur présumé, s'il veut éviter les conséquences des clauses et se soustraire à leurs sanctions.

C'est le renversement du fardeau de la preuve et, en fait, la responsabilité délictuelle substituée à la responsabilité contractuelle.

En supposant admises les réclamations stipulées par suite d'avaries, de vol ou détériorations de la marchandise en cours de transport, sur quais, dans les hangars de l'armateur ou les magasins de la Compagnie, comment les transitaires satisferont-ils désormais à cette obligation ?

complet des règles de La Haye dans la *Rev. intern. du Dr. marit.*, t. XXXIII, p. 495).

Selon l'opinion exprimée par certaines Chambres de Commerce (en ce sens la Chambre de Commerce d'Alger) et de l'avis des transitaires, il serait préférable de substituer au chiffre forfaitaire de 5.000 francs l'équivalent en francs de £ 100, conformément aux règles adoptées à La Haye. (Voir à ce sujet la Revue « *Les Transports* », dans ses n^{os} de juin et décembre 1925, pp. 904 et 1038, et de janvier 1926, p. 1127.)

(1) Cass., 21 février 1906, *Rev. int. du Dr. marit.*, XXI, 580; *ibid.*, 6 mars 1912, SIREY, 1913, I, 336.

Principalement en provoquant sur le point controversé les explications de l'armateur lui-même.

En cela ils seront la plupart du temps éconduits.

L'armement moderne, représenté surtout par les grandes Compagnies de navigation, simples personnes morales, pures entités juridiques qui ne peuvent agir que par préposés, répondra par une indifférence absolue. Il opposera à toute demande une abstention systématique. En réalité, le transitaire ne pourra presque jamais exercer contre l'armateur un recours utile ni le rappeler au respect des engagements pris. On aboutit de la sorte à un véritable contrat léonin.

Et pourtant, le silence observé par l'armateur n'est-il point un aveu démontré de sa faute ?

Le juge, dans la plénitude de ses pouvoirs et la fermeté de ses convictions, n'est-il pas en droit de la tenir pour acquise ?

La Cour suprême réfute ce point de vue. Dans une affaire de ce genre, elle a donné gain de cause à l'armateur pour le motif que le silence observé par ce dernier n'était pas à lui seul constitutif de faute (1).

Or, si l'on fait une juste part du parallélisme ainsi établi entre la responsabilité toujours fuyante du transporteur et la responsabilité grandissante des chargeurs, on ne peut que déplorer les décisions qui aboutissent, pratiquement, à des conséquences économiques et contractuelles aussi déplorables à l'intérêt privé que funestes à l'intérêt public.

(1) Cass., 15 juin 1926 dans *Revue de Droit français, commercial et maritime*, 3, 1924.

Mais ce n'est pas tout.

Il existe pour le transitaire un autre sujet de complainte sur la matière discutée et qui se présente de la façon suivante.

Une habitude singulière autorise certaines Compagnies de navigation à prévenir leur clientèle de l'arrivée au port de la marchandise par une simple insertion dans un journal local (1). La note invite les destinataires à se présenter sans retard pour prendre livraison des marchandises qui les concernent, s'ils ne veulent pas subir tous les frais, risques et périls du dépôt sur quais de la cargaison dont ils se portent réclamateurs, l'assurance n'étant pas couverte. De ce fait, la responsabilité de l'armateur est hors de cause. Seul le transitaire, mandataire du destinataire véritable, restera aux prises avec les difficultés (2). Nul doute qu'il n'ait à répondre vis-à-vis de son commettant, des avaries, pertes ou retard que peuvent subir les marchandises ainsi vouées à l'état d'abandon, si, par malheur, il n'a pas lu en son temps le journal indiqué. L'assurance ! Il ne peut y compter, puisque, aux termes de l'article 2 des polices d'assurance maritime sur marchandises ou facultés « les risques courent du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée et finissent au moment de sa mise à terre, au point de destination ».

(1) « *Le Sémaphore* » de Marseille, contient souvent des avis de ce genre.

(2) Voir dans le sens indiqué : Seine, 22 août 1906, *Rev. int. du Droit marit.*, XXII, 493 ; Millau, Trib. de Com., 31 mai 1910, *ibid.*, 1910-1911, p. 676 ; Havre, 14 novembre 1921, S. du Havre, 1921, I, 5.

La désinvolture qui caractérise un tel procédé est en tous points condamnable, car aucun texte n'oblige un commissionnaire à lire plusieurs journaux pour se convaincre de sa situation de droit. Et l'on peut légitimement concevoir qu'en l'absence d'indications plus précises, notamment en l'absence de toute notification individuellement adressée au destinataire ou au transitaire, son représentant, la bonne exécution du contrat incombe, intégralement, à la personne du transporteur.

C'est en ce sens que la jurisprudence devrait s'orienter.

L'obligation de donner emporte non seulement celle de livrer la chose mais, en outre, l'obligation de la conserver jusqu'à la livraison, c'est-à-dire jusqu'au terme fixé d'un commun accord par les parties (C. Civ., a. 1136 et s.).

Le déplacement des risques à l'égard des contractants est fonction de cette double exécution.

Dans l'espèce présente, l'obligation du transporteur n'est qu'un acte de sa volonté, sans conséquences pour le transitaire dont le consentement fait défaut. On ne saurait alléguer de bonne foi que le simple avertissement, qui lui est donné par la voie de la presse et sans plus ample informé, vaille comme acceptation.

Au surplus, dans l'hypothèse même où le transporteur exciperait de son droit d'agir ainsi puisqu'aucune loi positive ne le contraint à faire autrement, le juge, dans son pouvoir souverain d'appréciation, pourrait,

le cas échéant, se retrancher derrière l'exercice abusif de son droit et le condamner.

Car il est acquis, et maintes décisions judiciaires l'ont prouvé, que le dommage causé à autrui par l'exercice d'un droit peut entraîner la responsabilité du titulaire de ce droit, qu'il s'agisse des droits civils concédés par les lois ou de ceux qui permettent à l'homme le libre usage de ses facultés et que l'on appelle communément les droits publics.

Or, pour l'application de cette théorie, il n'est pas utile que l'auteur du fait dommageable ait eu l'intention de nuire. « Il suffit, disent les auteurs, qu'on puisse relever dans sa conduite l'absence des précautions que la prudence d'un homme attentif et diligent lui aurait inspirées » (1).

Il échet, en conséquence, aux tribunaux consulaires et, à défaut, aux cours d'appel, de rappeler cette vérité aux transporteurs maritimes, lorsque, comme dans l'espèce ci-dessus, ils n'auront pas fait preuve d'une diligence suffisante dans l'accomplissement de leurs actes professionnels.

(1) COLIN et CAPITANT, *Cours de droit civil français*, p. 385 (1924).

CHAPITRE III

De la responsabilité du transitaire naissant directement du contrat de transit

L'analyse des faits nous donne la juste mesure des obligations professionnelles du commissionnaire de transit dans son rôle de dépositaire des marchandises. L'examen de notre seconde proposition nous permettra de le suivre dans ses rapports directs avec son commettant.

Le mandataire ne peut rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat (Cv., a. 1989) : ceci s'entend aussi bien du mandataire ordinaire, accidentel, que du mandataire de carrière, professionnel.

Leur trait distinctif tient généralement à ce fait que le mandat de l'un est quelquefois gratuit, et qu'il émane souvent d'une personne peu familiarisée avec ses nouvelles fonctions, tandis que le mandat de l'autre est toujours salarié, en vertu des règles propres à la commission, et qu'il implique, chez l'exécutant, les connaissances les plus sûres et les plus étendues de la tâche qu'il doit assumer. D'où une responsabilité plus grande, aux termes mêmes de la loi (Civ., a. 1992, al. 2).

Mais la différenciation qui caractérise ce professionnel ne change rien à la nature de ses pouvoirs. S'il doit agir en commerçant soigneux et apporter dans sa gestion une expérience éprouvée, il n'en est pas moins tenu de se conformer aux instructions du mandant, alors, surtout, qu'elles lui apparaissent fondées, tant pour l'intégrité de ses fonctions que pour la réalisation du but poursuivi.

En faisant précédemment état de ces considérations, dans l'intérêt de notre sujet, nous avons pu conclure à l'insuffisance d'une certaine doctrine qui se réclamait de vues contraires, tout au moins dans ses résultats (1).

Une réforme administrative, qui mérite d'être rapportée, éclaire, sous son vrai jour, cette adaptation aux principes.

Jusqu'à une date récente les vérificateurs de marchandises en douane pratiquaient un contrôle sévère et détaillé des objets qui leur étaient soumis. Ils procédaient à l'ouverture et à la fermeture des caisses, au déballage des colis, en opérant par tranches, autrement dit, par épreuves. C'était gênant et peu pratique.

Un décret, paru le 8 octobre 1926, autorise désormais le service des douanes à admettre pour conformes, tant au point de vue de l'espèce que de la quantité, toutes les déclarations à l'appui desquelles les déclarants présenteront leur dossier complet, notamment « *les instructions originales qu'ils auront*

(1) V. arrêt d'Alger précité, p. 99 et s.

reçues de leur commettant et qui leur auront servi de base pour établir leurs déclarations » (1).

L'innovation, certes, est heureuse et sera tout spécialement appréciée des transitaires. Pour nous, l'important est de relever cette constatation qui confirme pleinement les règles du mandat, à savoir, que le mandataire agit au nom et pour le compte du mandant, qu'il n'a pas à discuter ses ordres, mais seulement à les consigner et à les transmettre à qui de droit. Nous écartons, bien entendu, l'hypothèse d'un mandat illécite, impossible ou indéterminé, conformément aux règles générales qui président à tous les contrats.

Mais les notions les plus simples ne sont pas souvent les mieux comprises, ainsi qu'en témoigne une observation attentive des faits. Nous les envisagerons sous leurs aspects généraux en tant qu'ils résument, pour le transitaire, l'accomplissement de son mandat et la conduite à tenir dans l'exécution des ordres donnés.

Le contrôle des actes du mandataire est garanti au mandant par la formule générale de l'article 1993 du Code civil. « Tout mandataire, est-il écrit, est tenu de rendre compte de sa gestion... »

Appliquée au transitaire, cette règle s'affirme d'abord dans la remise au commettant de toutes pièces ou reçus aptes à justifier la bonne exécution du contrat. Le connaissance constituera l'acte le plus probant à cet effet. En possession de ce titre, l'expéditeur

(1) « La douane et les réformes administratives, *Les Transports*, 1^{er} novembre 1926 (*Officiel* du 8 octobre 1926).

originnaire sera exactement renseigné sur la marche de son affaire, les aléas qui l'entourent et, notamment, sur l'existence des risques. A l'appui de ce document, il pourra couvrir la marchandise par une assurance appropriée.

Si nous supposons, par exemple, qu'un ordre a été donné à un transitaire d'expédier « franco » telle marchandise à une ville du Brésil, avec cette indication que tous les frais restent à la charge de l'expéditeur jusqu'à l'arrivée à destination de la marchandise, il est bien évident que si ce transitaire n'avise pas son commettant du chargement effectué ou ne lui transmet pas, surtout, le connaissement, il le laisse dans une indétermination telle, qu'il en résultera quelquefois un défaut d'assurance de la marchandise.

L'envoi du connaissement constitue pour le transitaire, la preuve initiale de l'exécution des ordres donnés.

Le transitaire négligent qui contrevient à cette obligation, bien naturelle, encourt la responsabilité de la perte ou de l'avarie des marchandises qui, le cas échéant, peuvent se produire. Il reste personnellement tenu de ses agissements.

L'hypothèse est assez rare aujourd'hui si l'on en juge par les décisions de justice qui la relatent (1).

Il n'en est pas moins utile d'en faire état.

(1) Le Havre, 5 février 1868, H. 1868, I, 202 ; Paris, 26 mai 1868, Sommaires de Nantes, 1868, 2, 85 ; Le Havre, 29 juin 1885, S. H., I, 156 et Cour de Rouen, 1^{er} avril 1886, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1886-87, p. 271.

Une autre conséquence des obligations du transitaire nous est révélée par l'article 1994 du Code civil.

Le mandataire doit rendre compte de sa gestion. Cela signifie, par-dessus tout, qu'il n'appartient pas à un autre, mais à lui-même de répondre de ses actes. A moins qu'il n'ait fait des réserves dans ce sens, avec l'approbation expressément formulée du mandant. Et encore sa responsabilité réapparaît si, usant du droit qui lui a été consenti, il substitue à ses obligations une personne insolvable ou incapable. Il n'en serait autrement que si le tiers choisi était nommé désigné par le mandant (a. 1994, C. Civ.).

En matière commerciale, ces principes s'interprètent d'autant plus rigoureusement que nous sommes en présence d'un mandataire professionnel.

Le choix que l'expéditeur a fait du transitaire est à l'avantage de ce dernier. C'est l'indice d'une confiance voulue et décidée, soit en raison de ses aptitudes générales, soit en raison de qualités certaines qui ressortissent exclusivement de lui. Le transitaire qui, délibérément, reporte sur d'autres les devoirs de sa charge et méconnaît ainsi la portée de ses obligations, répond des actes de son substitué.

Plusieurs arrêts ont consacré ces solutions dans les trois hypothèses prévues (1).

Nous devons, toutefois, dénoncer un jugement qui constitue, selon nous, un échec aux principes. Une

(1) Le Havre, 15 février 1878, A. 78, 11, 121 ; *ibid.*, 28 mai 1890, S. du Havre, I, 151 ; Cour d'Aix, 3 février 1887, S. de Marseille, 1, 301 ; *ibid.*, 17 novembre 1919, S. 1919 ; Nantes, 6 février 1919, S. N. I, 126.

décision du Tribunal de Commerce de Marseille exonère un transitaire des fautes du commissionnaire substitué, en se basant sur ce fait « que la substitution était nécessitée dans l'intérêt de l'opération » (1).

Cette appréciation est inexacte en droit. Conformément aux textes, la substitution ne peut émaner que d'un acte de volonté du mandant. Si cette volonté est absente, seule la responsabilité du mandataire est en jeu. Il n'était pas dans le pouvoir du juge de retenir la responsabilité d'une personne absolument étrangère au contrat du mandat.

Indirectement, aussi, nous nous retrouvons, encore dans ce domaine, face à face avec le problème de la commission.

Pour écarter, à l'égard du transitaire, les dispositions rigoureuses prescrites par les articles 96 et s. du Code de Commerce relatives aux faits du transporteur substitué, deux jugements du Tribunal de Commerce de Marseille s'inspirent de cette considération : qu'un transitaire n'est pas un commissionnaire (2).

Il suffit de rappeler notre exposé théorique des règles de la commission pour nous convaincre de cette inexactitude. Sans doute, le transitaire n'est-il pas un commissionnaire de transport ou un commissionnaire prête-nom, mais il est, tout de même, un commissionnaire, et il est contraire aux principes de lui méconnaître cette qualité.

(1) Marseille, 16 juin 1873, S. M. 1873, I, 238.

(2) Marseille, 3 mars 1920, Dobson Molle c./Bancel, S. M. 1920 ; *ibid.*, 25 octobre 1922, Société d'Expansion c./Antoine, S. M., 1922.

En l'espèce, les décisions rapportées se rattachent à la doctrine que nous avons combattue et d'après laquelle la seule commission admise est la commission prête-nom.

Nous avons parfaitement démontré qu'il existait également une commission-mandat, et c'est bien de cette seconde variété que relève le transitaire.

Ces arrêts sont une indication de plus du bien-fondé de notre théorie sur ce point.

D'autres décisions sont aussi caractéristiques en ce qu'elles visent, plus intimement, les fautes du transitaire, responsable d'une exécution trop lente ou imparfaite des ordres de son commettant.

Il en est ainsi du transitaire qui expédie les marchandises d'après un itinéraire contraire aux stipulations de sa police. Il devient responsable de toutes les conséquences de cette direction erronée. Notamment en cas de perte de la marchandise, le chargement de route libère les assureurs de toutes responsabilités (C. Co., a. 351) (1).

Dans le même ordre, le commettant est fondé à laisser les marchandises pour le compte du transitaire et en lui réclamer le paiement lorsque, après avoir reçu l'ordre d'expédier et de livrer en douane, exempt de droits, ce transitaire fait dédouaner au débarquement et expédie ensuite les marchandises au destinataire

(1) Le Havre, 15 déc. 1886, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1886-87, p. 565 ; Seine, 5 avril 1899 et C. de Paris, 17 mai 1901, *ibid.*, 1901-02, p. 16.

qui les refuse parce qu'il ne peut plus les faire plomber par la douane et les livrer à sa clientèle (1).

D'autres remarques se greffent sur cette idée.

Si, dans la mesure de ses connaissances des réglementations douanières, le transitaire est accrédité pour discuter avec l'Administration dans l'intérêt de son client, et il opère souvent ainsi pour l'établissement des taxes, il ne saurait aller au delà, car : le pouvoir de transiger ne renferme pas celui de compromettre (a. 1989, C. Civ.).

Sa qualité ne lui confère donc pas le droit de substituer sa personnalité à celle du commettant pour apprécier la conduite à tenir en présence des exigences de cette Administration. Il excède ses pouvoirs s'il prend sur lui de signer une soumission définitive et de payer la somme réclamée. Il ne peut plus, dans ces conditions, prétendre au remboursement de ses avances ni à une indemnisation quelconque des frais qui le grèvent. Son commettant est en droit de les lui refuser (C. Civ., a. 1997) (2).

Un transitaire excède encore ses pouvoirs lorsque, contrairement aux usages, il fait sa déclaration en douane et paie les droits avant d'avoir compté et vérifié la marchandise. Il agit à ses risques et périls (3).

Signalons également qu'un transitaire ne doit

(1) Ainsi jugé : Havre, 21 mars 1877, A. 1877, I, 101, Rapp. : Marseille, 1^{er} mai 1919, S. de Marseille, 1919, 440.

(2) Seine, 22 mai 1919, S. du Havre, 11, 144. Rapp. : Havre, 12 février 1908, S. du Havre, 1908, I, 27.

(3) Havre, 14 novembre 1921, S. Havre, 1921, I, 5. Cf. également : Marseille, 14 mai 1889, S. M., I, 240.

jamais accepter et acquitter un frêt disproportionné avec les communes intentions des parties. Il peut lui être reproché de ne pas avoir suffisamment défendu les intérêts de son commettant (1).

L'exposé de ces observations est une synthèse rapide des différents actes que le transitaire doit garantir, mais qui reflète, en substance, la chaîne logique de ses obligations. Toutes se plient à la même notion directrice. Toutes convergent vers cette idée qui veut qu'on apprécie la responsabilité du transitaire du seul point de vue de ses fautes personnelles à l'occasion d'un ordre donné.

Pénétrés de ces principes et de leur valeur d'application, nous avons pu relever au passage quelques errements doctrinaux sur la foi de certains arrêts. Quoique de natures exceptionnelles, ces décisions n'en sont pas moins choquantes et contraires au droit sainement entendu.

Mais encore en notre matière le champ de la discussion n'est pas clos.

L'hypothèse prévue et qui nous conduit de la sorte au point culminant de notre sujet vise, spécialement, le thème de la notion-mandat dans les rapports du transitaire et de l'assurance.

Le transitaire doit-il pourvoir à l'assurance lorsqu'il a reçu des instructions en ce sens, et dans quelle mesure ?

(1) Trib. Com. de Marseille, 26 juillet 1921, Isaac c. Gondraud, S. M., 1921.

Est-il tenu à cette obligation en l'absence d'ordres exprès du mandant ?

Peut-il lui être fait grief d'avoir souscrit une police à une Compagnie d'assurance insolvable ou qui tombe en faillite ?

Telles sont les trois questions auxquelles nous devons répondre.

Une première constatation nous engage, à titre préliminaire, à considérer l'assurance maritime comme le nœud vital de toutes les opérations dont le commerce sur mer est l'objet. « On ne saurait comprendre, aujourd'hui, le droit maritime si on n'a pas constamment présent à l'esprit le rôle de l'assurance », affirme l'un des meilleurs spécialistes de cette science, M. le Professeur Ripert (1).

De jour en jour l'importance sans cesse accrue des transactions affermit cette vérité.

Le nombre et la valeur des marchandises embarquées, leur déplacement rapide, la complexité des risques de mer, incitent les intéressés à pratiquer l'usage d'une institution qui, en échange d'une prime, leur offre ses services et ses responsabilités.

Mais, pour concilier dans la plus large mesure l'idée de sécurité et l'idée de rapidité, l'assurance maritime a dû revêtir les formes les plus ingénieuses.

Dans son sens générique elle se présente sous deux formes distinctes : l'assurance sur corps ou assurance du navire et l'assurance sur facultés ou assurance du chargement. Ces deux formes se subdivisent, elles-

(1) G. RIPERT, *Traité de Dr. marit.*, t. I, n° 66.

mêmes, en plusieurs autres variétés dont nous n'avons pas ici à faire état. Nous retiendrons, seulement, comme l'un des plus actifs dérivés de l'assurance sur facultés « l'assurance pour compte ». Elle permet à l'exportateur d'assurer la marchandise pour le compte d'un acheteur inconnu et donne à l'importateur, vendeur de la marchandise en cours de route, la faculté de céder à son acquéreur le bénéfice de l'assurance. Elle est assez spéciale au commerce de la mer et très appréciée du monde maritime. Pratiquement, elle se combine avec l'assurance dite « sur polices flottantes », qui garantit la marchandise pendant une période convenue, sur un navire déterminé et jusqu'à concurrence d'un prix fixé d'avance.

Une institution pareille et qui découvre d'aussi grands avantages est non moins, aussi nettement, génératrice de conflits.

Contracter une assurance, n'est-ce point, si le risque se réalise, discuter avec les assureurs, et subir à la fois leurs exigences ou leur refus ! N'est-ce point les contraindre au paiement et courir les aléas de leur défaillance ou de leur insolvabilité ! Tout autant de difficultés à résoudre. Il est donc primordial de définir à cet effet la condition juridique du transitaire.

A la première question posée : Le transitaire doit-il assurer lorsqu'il en a reçu le mandat, la réponse est affirmative. C'est bien l'un des traits significatifs de sa profession et l'application pure et simple du principe postulé par nous comme un « *leiw motiw* », à savoir que les obligations du mandataire sont limitées

par les termes mêmes de son mandat. Si donc le transitaire a reçu pour instructions d'assurer, il est en faute d'y contrevenir et responsable, le cas échéant, du sort fâcheux de l'expédition. Sa responsabilité reste entière.

Mais encore dans cette hypothèse faut-il distinguer, car la nature de ses obligations est aussi liée à la nature de son mandat.

Quel mandat a-t-il reçu ? Est-ce un mandat verbal !

La plupart du temps le contrat d'assurances sera abandonné à son initiative. Dans une formule vague ou imprécise le mandant dira simplement au transitaire : Faites assurer. C'est ainsi que les choses se passent souvent en pratique.

Certainement, le transitaire s'acquittera en conscience de sa mission. Mais si, par la suite, l'expéditeur prétend que le mandataire s'est trompé, soit qu'il lui conteste une évaluation imparfaite des risques, soit qu'il lui fasse grief du choix de l'assurance, il devra rapporter la preuve de ses allégations. Conformément aux textes de l'article 1315 du Code Civil : celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. L'expéditeur aura donc la charge de la preuve et devra démontrer que ses instructions ont été mal suivies.

Est-ce un mandat écrit ? Dans ce cas il doit être exécuté ponctuellement. De nombreuses décisions en font état.

C'est ainsi que des transitaires se sont vus condamner pour avoir omis, dans l'assurance, tel objet, spé-

cifié par le mandant (1), pour ne pas avoir couvert le risque de vol, alors qu'ils devaient le faire aux termes de leur note de couverture (2) ; ou pour s'être trompés dans la valeur à assurer. Ils sont tenus, en conséquence, de rembourser à leurs clients le montant de la différence entre le prix encaissé par eux pour assurance réduite et celui qu'ils auraient touché si l'assurance avait été contractée pour l'intégralité de la valeur de la marchandise (3).

Mais la jurisprudence tempère le plus possible la portée de ces clauses. Notamment, s'il est reconnu que l'ordre d'assurer « tous risques » ne comporte pas d'exception et englobe aussi bien la fortune de mer que l'incendie, le vol, les risques de guerre et autres risques que peut encourir la marchandise tant à terre qu'à bord, il ne saurait être reproché à un transitaire d'avoir souscrit une police d'assurance renfermant pour les assureurs une clause d'exonération qui est, de façon constante, imposée aux assurés.

Par exemple, les conditions usuelles des polices d'assurance contre les risques maritimes comportent la clause « franc sauf » pour les meubles et pour les

(1) Marseille, 6 juillet 1923. Sommaires de Marseille, 1923, Brasserie algérienne c./Négremont.

(2) Marseille, 4 janvier 1924, S. 1924, Rapp. Trib. com. de Marseille, 22 déc. 1922, Pinier c./Flachot, S. 1922 ; *ibid.*, 16 mars 1920, S. Marseille, 1920, 343. Cf. également Trib. com. de Bordeaux, fausse interprétation du mandat d'assurer, 15 février 1924, Société Portugaise des Eaux c./Plantade et Quereillac, S. Marseille, 1924.

(3) Marseille, Trib. com., 7 novembre 1921, Eruguig c./Agloy et Hamelin, S. M., 1921.

vins. Un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille en a déduit que le mandat donné à un transitaire de soigner l'assurance contre « tous risques » ne lui imposait pas l'obligation de trouver des assureurs qui eussent consenti à couvrir les avaries particulières telles que « le bris ou la casse des marchandises aussi fragiles que les meubles ou les bouteilles de vin » (1).

Cette première question étant ainsi résolue, qu'advient-il de la responsabilité du transitaire qui, sur les ordres même de l'expéditeur, s'est abstenu de contracter une assurance ?

Sur ce point la jurisprudence est partagée.

Quelques décisions retiennent la responsabilité du transitaire dans des espèces ainsi définies : tels arrêts prétendront que, vis-à-vis de l'expéditeur, le transitaire a l'obligation d'assurer une marchandise qui séjourne véritablement entre ses mains (2) ; tels autres, assimileront à une faute lourde le fait, par le transitaire, de n'avoir pas assuré les marchandises de son commettant contre les risques d'incendie pouvant résulter d'un mode de transport librement accepté (3).

(1) En ce sens : Marseille, 20 mars 1923, Fronton c./Watson, S. Marseille, 1923 ; *ibid.*, 17 juin 1924, S. Marseille, Skourletis c./Souperbas.

(2) Marseille, 22 déc. 1922, S. Marseille, 1922 ; *ibid.*, 24 janvier 1923, Société Frozil c. Nippon Yusen, S. Marseille, 1923.

(3) Marseille, 21 mars 1922, S. Marseille, I, 317. Dans le sens que le transitaire doit assurer, cf. : Bruxelles, 1^{er} mars 1862, A. 1862, I, 136 ; Le Havre, 18 octobre 1873, S. du Havre, 1873, I, 167 ; *ibid.*, 25 janvier 1876, *ibid.*, 1876, I, 76 ; *ibid.*, 29 juin 1885, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1885-86, p. 377 ; Aix, 16 mai 1868, S. de Marseille, I, 130.

Cette jurisprudence considère ainsi la notion d'assurance comme constituant, dans certains cas, un élément intrinsèque de la notion mandat.

C'est là une conception erronée.

Pour justifier sa décision, un premier jugement proclame « que la jurisprudence selon laquelle le transitaire n'a pas l'obligation d'assurer d'office s'applique, uniquement, aux marchandises en transit qu'il dirige d'un point à un autre mais non à celles dont il a la responsabilité prolongée ».

Nous verrons, au contraire, que la jurisprudence à laquelle il est fait allusion ne comporte ni exceptions, ni réserves. Au surplus, le rôle du transitaire peut-il changer parce qu'au départ certaines catégories de navires, principalement les « tramps », auront laissé en souffrance les marchandises sur quai au gré du transporteur, et qu'au débarquement le transitaire n'aura pas été prévenu, à son heure, de l'arrivée de la cargaison ? Ou, encore, parce que, pouvant légitimement disposer de la marchandise, il en est empêché, en fait, par suite de considérations étrangères à sa volonté ?

A moins de vouloir jouer sur les mots, on ne peut raisonnablement soutenir que ces diverses opérations qui constituent les étapes nécessaires et forcées du transfert des marchandises soient exclues du transit proprement dit. Elles forment un tout aux parties solidement liées et traduisent l'unité juridique de l'opération.

Il suit de là que le transitaire, qui ne peut prévoir

à l'avance s'il recevra en dépôt telles ou telles marchandises et, surtout, s'il en aura la garde prolongée, est tenu, dans l'alternative, à la plus sage réserve. Il lui arrive bien, quelquefois, de faire assurer. Mais alors le contrat doit s'interpréter dans son intérêt et pour son compte, étant donné qu'il n'intervient que pour le mettre personnellement à l'abri de recours qui seraient exercés contre lui, comme dépositaire, par ses mandants (1).

Le second jugement fait découler la responsabilité du transitaire du mode de transport par lui adopté. C'est plus qu'énigmatique.

Ou bien l'expéditeur lui-même trace l'itinéraire et un moyen de locomotion approprié, et le transitaire doit s'y conformer. Ou le mandat est muet. Le mandataire conserve alors le choix des moyens. Mais quelle que soit l'hypothèse, on ne voit pas l'intérêt qu'il y a de faire intervenir la notion d'assurance. Et, d'ailleurs, peut-on concevoir, *à priori*, qu'un sinistre, entraînant la perte de la cargaison, se produira nécessairement sur tel transport de préférence à tel autre ? Les prévisions les meilleures risqueraient fort d'être démenties.

En fait, toutes ces remarques déplacent simplement le débat.

Pour nous, il s'agit moins d'apprécier la conduite propre du transitaire, à l'occasion de tels ou tels événements déterminés, que de savoir, à l'occasion de

(1) Ainsi jugé : Marseille, 3 mai 1922, Loubic c./Natural Le Coultre, S. Marseille, 1922.

ces divers actes, si sa personnalité juridique est seule en cause ou si elle est subordonnée à celle de son mandant.

En présence de notre hypothèse, la solution s'impose d'elle-même. Dès l'instant où le mandataire ne peut rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat (C. Civ., a. 1989), on ne voit pas pourquoi, en l'absence d'ordres formels, il devrait prendre sur lui de contracter une assurance. Disons mieux : il n'en a pas le droit.

Et ceci nous permet de conclure au rejet d'une jurisprudence qui se fait l'écho d'opinions aussi variées que contraires à la lettre et à l'esprit de nos codes.

Mais cette jurisprudence a sa contre-partie. Et l'on note, surtout en ces dernières années, un revirement sérieux en faveur de notre thèse.

A titre documentaire, nous mentionnerons un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 7 novembre 1921. qui situe dans son vrai cadre le problème posé en précisant : « Que le transitaire n'a l'obligation de soigner l'assurance des marchandises que s'il a reçu des instructions précises en ce sens ».

Dans ses motifs le jugement indique entre autres : « Que le transitaire n'a pas à prendre à son compte d'augmenter le coût du transport des frais accessoires que le client pourrait, le cas échéant, refuser de payer, ni, surtout, d'attribuer aux objets qu'il ferait ainsi assurer une valeur pour la fixation de laquelle il n'aurait pas de données bien exactes » (1).

(1) Marseille, 7 novembre 1921, Eruguig c./Agloy et Hamelin, S. de Marseille, 1921.

Plus récemment, de nouvelles décisions ont consacré les mêmes principes en donnant de la notion-mandat une interprétation aussi exacte que judiciaire.

Nous pouvons citer dans cet ordre, un arrêt de la Cour d'appel de Lyon du 17 décembre 1924, un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 15 juillet 1925 et, en dernier lieu, un arrêt de la Cour d'Alger du 27 janvier 1926 (1).

De tels résultats sont à retenir.

Nous observerons, en dernier lieu, que les transitaires sont généralement en possession d'une police flottante, établie pour le compte de qui il appartiendra (2).

L'expéditeur qui le désire peut en bénéficier moyennant une légère majoration de prime qui profite au transitaire comme prix de sa commission.

Mais une telle pratique appelle aussi quelques réserves. A tort ou à raison certains tribunaux y voient souvent le caractère d'un forfait et retiennent, dans ce cas, la responsabilité du transitaire (3). En

(1) C. de Lyon, 17 déc. 1924, D.H. 1925, p. 129 ; C. de Paris, 15 juillet 1925, Revue « *Les Transports* », 1^{er} janvier 1926, 1114 ; C. d'Alger, 27 janvier 1926, *Droit maritime français*, du 15 mars 1926.

(2) Rapp. des jugements ou arrêts ci-dessus : Marseille, 15 juillet 1921, S. M., I, 297 ; *ibid.*, 16 mars 1920, S. 1920, 343 ; *ibid.*, 4 novembre 1889, S. 1890, I, 58 ; Havre, 6 avril 1921, I, 45 ; Nantes, 6 février 1919, *Sommaires de Nantes*, 1919, I, 26.

(3) Trib. com. de Lyon, 12 juillet 1923, *Gazette judiciaire et commerciale de Lyon* du 1^{er} mars 1923.

somme, la jurisprudence identifie cette opération à une opération de réassurance. Le point de vue est assez discutable. Ne pourrait-on pas aussi bien l'interpréter dans le sens d'un service rendu ? Du moment que le mandant accepte la dite police, il ne fait que rembourser au mandataire les avances et frais que celui-ci a faits pour l'exécution du mandat avec une commission en sus (C. Civ., a. 1999). Car, ne l'oublions pas : le transitaire est en même temps un commissionnaire-mandataire.

Quoiqu'il en soit, il y a là un avertissement pour les transitaires qui souscriraient à cette méthode.

Reste, en dernière analyse, à examiner la valeur de notre troisième proposition.

Envisagé dans sa netteté, le problème consiste à prendre parti sur la situation juridique du transitaire, dégagé, préalablement, de toutes fautes personnelles au cas de pertes, manquants ou avaries subies par la marchandise, lorsque le contrat d'assurance ne joue plus, par suite de l'insolvabilité de l'assureur.

Doit-il, dans ces conditions, rembourser au mandant la valeur de l'indemnité stipulée ?

La question ne se pose pas, évidemment, si l'expéditeur, en personne, a choisi la Compagnie d'assurance. Dans ce cas, l'expéditeur ne peut se plaindre que ses ordres ont été mal compris ou inexécutés. En vertu des règles du mandat, la responsabilité du transitaire est écartée. Mais dans l'hypothèse où le choix de l'assureur est abandonné à la discrétion du tran-

sitaire, le problème change d'aspect. Nous l'envisageons sous deux angles différents.

A un premier point de vue, le transitaire a-t-il négocié directement avec l'assureur, afin de préparer et discuter les clauses et conditionnements du contrat ? Si oui, le transitaire peut être recherché par le mandant pour se voir reprocher un défaut de diligence dans l'accomplissement de sa mission.

Le mandant invoquera la responsabilité du commissionnaire, notamment, en raison de son mauvais choix de l'assureur, soit que celui-ci ait présenté des garanties insuffisantes, soit qu'il ait fait preuve d'une insolvabilité notoire au moment de la conclusion du contrat, ainsi que paraît l'admettre un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 15 juillet 1925. Mais cet arrêt ajoute que : Le commissionnaire ne saurait être déclaré responsable en cas de faillite de l'assureur si, à la date où l'assurance a été contractée, la Compagnie distribuait des dividendes importants et réglait ses primes à première réquisition (1).

La preuve de la faute n'en sera pas moins malaisée pour le mandant. Dans certains cas, il sera assez difficile au juge d'apprécier le degré de sécurité que pouvait offrir telle Compagnie d'assurance par rapport à telle autre au moment du contrat, surtout, dans la période actuelle. En elle-même la question est fort délicate.

Ce premier point ainsi tranché, reste le second.

(1) C. de Paris, 5^e ch., arrêt du 15 juillet 1925, Revue « *Les Transports* », janvier 1926, 1114.

Le transitaire peut souscrire une police d'assurance non plus en traitant personnellement avec un assureur, mais en agissant par l'intermédiaire d'un courtier.

Il existe en effet, en matière maritime, une corporation, celle des courtiers jurés, qui exerce dans ce domaine un véritable monopole de fait.

A s'en tenir au texte de l'article 79 du Code de Commerce, ces courtiers apparaissent seulement comme de simples intermédiaires chargés de la rédaction des contrats ou des polices d'assurance concurremment avec les notaires. Ils en attestent la vérité par leur signature et certifient le taux des primes pour tous les voyages de mer ou de rivière.

Pratiquement cette corporation déborde sur l'étendue du privilège qui lui est ainsi octroyée et, à l'heure actuelle, les courtiers jurés s'occupent autant de la préparation et de la conclusion des contrats d'assurance que de leur rédaction.

Leur attitude a été sévèrement jugée par certains auteurs. Un des maîtres très considérés du droit maritime actuel, M. le Professeur Bonnecase, s'en est ému jusqu'au point de demander franchement leur suppression (1). Cette opinion est justifiée, surtout, si l'on tient compte des répercussions économiques et financières qui peuvent résulter d'une pareille extension de leurs droits et dont les Compagnies d'assurance, elles-mêmes, peuvent être les premières victimes (2).

(1) J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, n° 402, p. 442.

(2) Du même auteur, *ibid.*, n° 394 et s., 402 et s.

Quoiqu'il en soit, il faut reconnaître le fait, et, d'autant plus rigoureusement, que la Cour de Cassation a consacré la thèse des courtiers jurés, par un arrêt du 7 mai 1926 (1).

A la faveur de cette nouvelle doctrine, non seulement les courtiers jurés se révèlent comme des intermédiaires indispensables chargés de la rédaction des contrats d'assurance, mais, bien plus, leur ministère s'impose également pour tous les actes préparatoires qui aboutissent à la formation et à la rédaction des dits contrats.

Il faudra donc admettre, par réciprocité, un déplacement des risques.

Dès l'instant où un transitaire confiera aux soins d'un courtier juré la conclusion d'un contrat d'assurance, ce sera à celui-ci, désormais, intermédiaire légal entre assureurs et assurés, à répondre de ses actes devant les parties en cause. Le transitaire disparaît devant cet officier public, doté de pouvoirs spéciaux, dont la mission reconnue est de mettre en rapports les contractants : la Compagnie d'assurance, d'une part, l'expéditeur de l'autre.

L'interprétation de la Cour suprême fortifie cette conclusion. Dans son arrêt elle spécifie, nettement, que les attributions des courtiers jurés englobent

(1) « *Les Transports* », 1^{er} août 1926 et les observations critiques de M. BONNECASE sur : *Les privilèges des courtiers jurés d'assurance maritime et la jurisprudence de la Cour de Cassation.* » L'arrêt de la Cour Suprême infirme un arrêt de la C. d'appel de Paris, qui admettait la thèse contraire. (Cette Revue, 1^{er} mars 1926.)

toutes les phases préparatoires du contrat d'assurance depuis sa conclusion jusqu'à sa rédaction. La haute juridiction transforme ainsi en monopole de droit le monopole de fait qui était déjà le propre de cette institution.

En bonne logique, un transitaire ne saurait plus être déclaré responsable de faits qui, à présent, lui seront étrangers.

Ces faits relèveront, à l'avenir, de la compétence des courtiers jurés (1).

(1) La mesure préconisée par M. Bonnecase contre le privilège des courtiers jurés est favorablement accueillie dans le monde maritime, à l'exception toutefois de l'armement, qui trouve plus d'avantages que d'inconvénients au maintien de cette institution.

Les armateurs estiment que la réputation de cherté qui découle de ce monopole grève surtout leurs concurrents étrangers, puisque le seul cas où le recours au courtier s'impose absolument est celui où il faut faire traduire en français les documents rédigés en langue étrangère dont la production aux autorités du port est obligatoire.

Les transitaires concluent, nettement, à la suppression du privilège des courtiers d'assurance.

Ils font valoir, en premier lieu, qu'en l'état de la jurisprudence actuelle leur responsabilité est trop souvent mise en cause, au cas de faillite ou de déconfiture de la Compagnie assureur, alors qu'en fait le courtier juré s'est réservé le choix de cette Compagnie et a procédé, lui-même, à la conclusion et à la rédaction du contrat d'assurance.

Le second grief formulé par les transitaires a trait au titre d'officier public, reconnu au courtier juré, qui l'exonère de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

En dernier lieu, ils reprochent aux courtiers d'assurance de se livrer à des actes de commerce, pour l'exercice desquels ils n'ont aucun droit, notamment aux opérations de transit et de consignation.

C'est une question délicate que celle qui consiste à définir les attributions exactes des courtiers jurés, puisque, par une

anomalie singulière, ils se trouvent être à la fois des Officiers publics et des commerçants.

Dans ce dernier cas, il faut en convenir, ils devraient s'acquitter de toutes les charges inhérentes à leur qualité, ce qu'ils ne font pas.

Ce sont donc des commerçants privilégiés.

Une situation aussi étrange et qui ne s'explique plus, aujourd'hui, appelle de justes réformes, ou plus nettement, sa suppression.

Une Commission chargée d'examiner les conditions de fonctionnement des principaux ports français et de proposer les réformes nécessaires, « est d'avis que le monopole du courtage constitue un régime exceptionnel dont la réforme doit être mise à l'étude ».

(Extrait du rapport général présenté par M. Colson à M. le Sous-Secrétaire d'Etat, au nom de la Commission d'études sur le fonctionnement des grands ports maritimes français, p. 26-28.) (Documents maritimes et commerciaux, 1926, Les éditions de la marine marchande) :

L'opinion de cette Commission d'études est qu'elle ne peut présenter des propositions précises pour une solution qui comporterait nécessairement des mesures assez complexes, car « on ne pourrait supprimer les privilèges actuels sans allouer aux propriétaires des charges des indemnités qui, sans doute, comme celles qui furent allouées jadis aux courtiers en marchandises lors de la suppression de leur monopole en 1866, devraient être couvertes par une taxe spéciale sur les négociants exerçant la profession devenue libre après cette suppression. » (P. 27 du rapport).

Or, le montant de ces indemnités serait énorme, si l'on en juge par les statistiques suivantes puisées aux mêmes sources :

A Marseille, la valeur des charges était infime quand leur nombre était d'une quarantaine. Elle est montée à 50.000 ou 100.000 francs, parfois davantage, depuis que ce nombre a été réduit à vingt. Elle atteint 20.000 à 600.000 francs, et quelquefois beaucoup plus dans les ports comme Bordeaux, Le Havre, Rouen et Dunkerque où leur nombre est de huit à douze seulement.

CHAPITRE IV

Situation très particulière du transitaire en matière de fin de non-recevoir et de prescriptions applicables en droit maritime.

Les obligations professionnelles du transitaire dont nous avons, en troisième lieu, prévu l'examen, trouvent leur fondement dans des mesures d'ordre conservatoire qui définissent, pour le mandant, la sauvegarde de ses droits (C. Co., a. 435 et 433).

Sur ce point nos observations seront assez brèves.

Plus que toute autre, il est vrai, cette matière est d'un intérêt reconnu pour le transitaire. Mais c'est peut-être aussi en raison de son importance qu'elle est particulièrement familière aux intéressés. Et, assez rares sont les décisions qui témoignent d'une méconnaissance trop ferme des principes qu'elle formule à la charge de ceux qui ont pour devoir de les appliquer.

Nous nous bornerons, dans cette étude, à une vue d'ensemble de ses traits généraux en tenant compte des enseignements de la jurisprudence à son égard.

La matière des fins de non-recevoir trouve une application différente en droit terrestre et en législation maritime.

L'article 105 du Code de Commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888, éteint toute action contre le

voiturier pour avarie ou perte partielle des marchandises si, dans les trois jours qui suivent leur acceptation ou le paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

En outre, l'action qui peut être intentée de ce chef contre le voiturier est prescrite dans le délai d'un an, qu'il y ait d'ailleurs avarie, perte ou retard (a. 108, C. Co.).

Sur ces deux derniers points, seulement, les deux législations se raccordent. Au cas de perte ou retard des marchandises, le droit maritime reconnaît au destinataire une action en dommages-intérêts, qu'il peut exercer pendant un an, à dater du jour de l'arrivée du navire (a. 433, C. Co., loi du 14 décembre 1897).

Mais, s'il s'agit simplement de dommages, c'est-à-dire, d'avaries ordinaires, les délais impartis au réclamateur sont restreints. Le droit maritime exige du destinataire une protestation dans les vingt-quatre heures qui suivent la livraison. Cette protestation doit être suivie dans le mois d'une demande en justice. Passé ce délai, le droit du destinataire est forclo. Par ailleurs, cette protestation peut être rédigée sous une forme quelconque, car, contrairement au droit terrestre, le droit maritime ne précise rien. Dans l'usage, les réclamateurs procèdent par exploit d'huissier ou quelquefois par lettre recommandée.

Un tel écart entre nos deux branches se justifie difficilement aujourd'hui. On ne peut arguer que la fragilité de la preuve et l'intérêt d'une bonne justice

sollicitent une procédure plus courte en matière de transports maritimes qu'en matière de transports terrestres. Dans les deux cas la situation des intéressés s'identifie.

En réalité, cette situation un peu paradoxale s'explique si l'on tient compte du rôle du capitaine dans l'ancien armement. « Le capitaine, dit M. Ambroise Colin, était une manière de Maître-Jacques pratiquant à la fois vingt métiers différents » (1). Le capitaine, en effet, procédait au déchargement des marchandises, les contrôlait, et rendait compte à l'armateur des résultats de l'expédition. Pour lui permettre de continuer sa route, il était indispensable de solutionner rapidement les conflits. D'où une déchéance rapide des droits du réclamateur.

Actuellement ces raisons ne valent plus. Un nouvel agent apparaît, le consignataire du navire, qui est chargé par l'armateur de la réception des marchandises et de leur répartition aux intéressés. Le capitaine s'efface et se confine de plus en plus dans son rôle de voiturier (2).

En présence de la spécialisation de l'armement, les prescriptions de l'article 435 font tout simplement figure d'anachronisme.

La jurisprudence l'a si bien compris que, dépassant, peut-être, la règle légale, elle prolonge le délai d'un mois de l'assignation en raison de la distance qui

(1) A. COLIN, *La navigation commerciale au XIX^e s.*, p. 442.

(2) Sur le rôle moderne du capitaine du navire, notre ouvrage : Chap. préliminaire.

sépare le domicile du demandeur du lieu où les marchandises ont été livrées, par application des articles 73 et 1033 du Code de procédure civile (1).

Aucune raison valable n'autorise plus aujourd'hui la survivance d'un texte que les événements eux-mêmes ont rendu caduc. Une réforme législative serait à désirer dans le but d'une adaptation de la branche maritime à la branche terrestre.

En l'état actuel, il importe aux transitaires d'être assez vigilants pour se soustraire à la déchéance qui les menace.

Pour que l'article 435 joue efficacement, il est indispensable que les marchandises aient été débarquées au port de destination et qu'elles aient donné lieu, de la part du destinataire, à une prise de possession effective, matérielle. La jurisprudence est très ferme sur ce point (2).

Le transitaire, dûment accrédité par son client pour prendre livraison de la marchandise, a, comme premier devoir, le soin de la vérifier. Si, au moment de sa réception, elle présente un conditionnement défectueux qui laisse pressentir un dommage, il doit réserver ses droits auprès du transporteur, en rédigeant

(1) Cass., 1912, *Rev. int. du Dr. marit.*, XXIX, p. 510. Déjà dans un arrêt du 22 août 1864, la Haute Juridiction avait décidé : que les délais ne peuvent raisonnablement courir qu'en ayant égard aux distances sans exception desquelles il y a impossibilité d'agir.

(2) Cass., 20 mars 1869, D. P. 60, I, 230 ; Marseille, 2 juillet 1889, S. de Marseille, 89, I, 286 ; Rouen, 3 nov. 1906, *Rev. int. du Dr. marit.*, XXII, 435 ; Nantes, 6 mai 1920, S. de Nantes, 1920, I, 313.

une protestation écrite dans les vingt-quatre heures qui suivent la livraison.

Au sens d'une jurisprudence constante, le dommage peut résulter non seulement de certaines effractions extérieures sur les emballages ou les colis, mais il s'entend aussi de la perte partielle, manquant ou déficit qui affectent les lots litigieux (1).

Le transitaire qui en temps opportun ne fait pas les démarches prescrites engage pleinement sa responsabilité (2). Son mandant ne peut plus exercer aucun recours utile contre le transporteur.

Pour que la protestation produise tous ses effets de droit, le transporteur doit en avoir eu connaissance. Des transitaires ont été condamnés pour s'être bornés à une expertise amiable avec les assureurs, mais sans valeur pour le transporteur (3). Inversement une demande d'expertise adressée au capitaine tient lieu de protestation (4).

La protestation peut encore résulter du refus de la marchandise par le destinataire (5).

En principe, l'obligation de rendre compte s'arrête,

(1) Cass., 25 juillet 1895, D. 96, I, 108 et 13 février 1889, D. 89, I, 210.

(2) Ainsi jugé : Marseille, 25 juin 1924, Raynaud c./Massel, S. M. 1924 ; Marseille, 17 avril 1923, Oppenheimer c./Savon Frères, S. M. 1923.

(3) Marseille, 29 novembre 1918, Démichelis c./Sicard, S. M. 5 février 1919 ; *ibid.*, Lacombe c./Société des Transports, S. M. 1919, p. 23, n° 95 ; *ibid.*, 19 avril 1920, Levy c./Moreau et C^{ie} Génér. Transatl., S. M. 1920, p. 93, n° 463.

(4) Douai, 4 déc. 1908, *Rev. int. du Dr. marit.*, XXIV, 472.

(5) Cour d'Aix, 16 novembre 1900, *Rev. int. du Dr. marit.*, XVI, 768.

pour le transitaire, à la formalité de la protestation. Après avoir avisé l'expéditeur de ses démarches et l'avoir informé du dommage dont il est victime, il n'a pas à prendre l'initiative d'un acte de procédure. Il risquerait d'ailleurs de se tromper sur les intentions du mandant, surtout si le transporteur renonce lui-même à la fin de non-recevoir et cherche un terrain d'entente avec l'expéditeur.

Le mandant agira à sa convenance et, s'il veut exercer son action, il ne laissera pas s'écouler plus d'un mois après les réserves formulées par le transitaire (1).

Souvent des transitaires exercent à la fois la protestation et l'action, et il a été jugé qu'alors même que l'expéditeur interviendrait tardivement dans l'instance, l'assignation du transitaire produisait tous ses effets légaux (2).

D'après cette jurisprudence le transitaire peut valablement assigner le transporteur et lui réclamer, au nom du mandant, le montant de l'indemnité afférente au dommage subi. Son intervention empêche la déchéance à l'égard du mandant. A un moment quelconque, ce dernier peut prendre fait et cause au procès engagé par le mandataire. L'application respective des articles 435 et 103 du Code de Commerce peut soulever des difficultés lorsque l'on se trouve en

(1) Marseille, 2 mars 1922, *Fisher c./Frofinoff*, S. Marseille, 1922.

(2) Trib. Com. de Rouen, 19 déc. 1890, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1890-91, 543.

TULET.

présence d'un transport mixte, partie terrestre et partie maritime.

Depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 2 décembre 1896, une jurisprudence constante fait la distinction suivante : Lorsqu'un contrat de transport doit comprendre un parcours par mer et un parcours par terre, ou vice-versa, c'est celui des deux parcours au terme duquel l'avarie a été constatée qui détermine les fins de non-recevoir et les prescriptions applicables (1).

Il paraît donc inexact de prétendre, comme le fait un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille, que les dispositions des articles 105 et 108 du Code de Commerce sont édictées en faveur des voituriers et que les transitaires ne peuvent en revendiquer le bénéfice (2).

Une dernière remarque intéresse le délai de prescription relatif à la perte ou au retard des marchandises. Il est de même durée en matière de transports maritimes qu'en matière de transports terrestres.

Aux termes de l'article 433 du Code de Commerce, modifié par la loi du 14 décembre 1897 « toute demande en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans le transport, est prescrite un an après l'arrivée du navire ».

Etant donné ce que nous savons de la fin de non-recevoir de l'article 435, la prescription annale de l'article 433 vise, essentiellement, l'action en dom-

(1) V. sur l'application de cette règle : Trib. Com. de Millau, 31 mai 1910, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1910-1911, p. 676.

(2) Trib. Com. de Marseille, 23 mai 1921, *S. M.*, I, 187.

mages-intérêts pour perte totale ou retard de la cargaison.

Vis-à-vis du transitaire l'application de cet article ne présente pas de remarques spéciales. On peut cependant en déduire deux conséquences.

La première a trait à la réclamation de la marchandise. Un transitaire chargé de l'expédition de certains colis doit faire au transporteur toutes réclamations utiles, si, à leur arrivée à destination, ces colis n'ont pas été retrouvés. Il engagera des pourparlers qui auront pour but de proroger les délais et d'empêcher ainsi la déchéance prévue par l'article 433 (C. Com.).

Le transitaire qui ne réclame pas en temps voulu et qui empêche, par sa faute, le recouvrement de la marchandise, est responsable vis-à-vis de son commettant (1).

La seconde se réfère à la procédure. Lorsqu'un transitaire est assigné par son mandant en vue de lui rembourser la valeur des marchandises perdues, le transitaire doit, à son tour, appeler en cause le transporteur. Le juge pourra alors choisir entre deux défendeurs. C'est une garantie élémentaire, et un commissionnaire de transit ne doit jamais omettre de se l'approprier. S'il y contrevient, il peut être victime de son imprudence et s'exposer à n'assigner le transporteur que plus d'un an après l'arrivée du navire. Il se trouve, à ce moment, déchu de ses droits (2).

(1) Affaire Lévy c./Marie Moreau et C^{ie} Gén. Transatlantique, Trib. Com de Marseille, 19 avril 1920, S. de Marseille, 1920.

(2) Marseille, 2 juin 1911, *Rev. int. du Dr. marit.*, 1911-12, p. 223.

CONCLUSION

Essai de synthèse sur le statut professionnel du transitaire en France et à l'étranger.

L'absence de concepts législatifs sur la notion juridique de transitaire nous a conduit, sur le terrain abstrait, à une étude des concepts doctrinaux, dans les faits, à une mise en œuvre des concepts jurisprudentiels.

De cet agencement méthodique est né, pour le transitaire, la norme qui le découvre sous la dépendance étroite d'une double notion : la commission-mandat.

Sur les bases de cet enseignement, nous condenserons, en quelques lignes, la synthèse de nos observations.

A la faveur d'une doctrine sagement mûrie, nous avons pu, en confiance, dissiper toutes conjectures et restituer aux textes leur valeur propre. Notre théorie de la notion-mandat et notre position prise sur l'acception légale du terme « commissionnaire » sont le gage probant de ce postulat.

Moins commodément, mais avec certitude, nous avons suppléé au silence du Code en faisant du problème de la commission une réalité juridique. Là s'inscrivait le point central de nos recherches. Il eut été

vain de définir « le commissionnaire » au sens générique du mot, sans susciter en lui les qualités subjectives et objectives qui pénètrent sa profession et délimitent son étendue.

Nous nous en sommes fait l'écho dans une formule dont nous avons exclu, par avance, tout caractère d'ambiguïté.

Les divergences doctrinales, en cette matière, attestent l'opportunité de prendre parti. Dans le choix des systèmes, l'interprète doit s'y résoudre. Aussi bien les conclusions de certains auteurs n'ont-elles pas la valeur d'un axiome lorsqu'elles précisent : que les droits et les obligations du consignataire de la cargaison, autrement dit du commissionnaire, sont régis par les règles ordinaires du contrat de commission (1).

Ceci est l'énoncé du théorème ; mais sa démonstration fait défaut. L'insuffisance de ces principes confirme bien la légitimité de nos vues en même temps qu'elle laisse pressentir l'orientation à suivre.

Parvenu au terme de notre exposé, nous devons convenir, en droit, de la notion qui prévalait pour le transitaire.

Le rejet d'une commission-prête-nom et l'acceptation d'une commission-mandat, à son égard, étaient la résultante indiquée de notre démonstration et son ferme aboutissement.

Nous étions ainsi amenés à passer du domaine spéculatif dans le domaine positif.

(1) F. SAUVAGE, *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, n° 50, 1926.

Le système jurisprudentiel est une application parfaitement cohérente des principes que nous avons formulés, si l'on en excepte, toutefois, certaines contradictions et quelques brèches à la logique plus particulièrement évidentes dans des espèces déterminées. Nous rappellerons, à cet effet, les deux arrêts de la Cour d'Alger et de la Cour suprême fixant la responsabilité d'un transitaire à l'occasion d'un transport de matières dangereuses. Tandis que le premier dévie de la règle légale ou transpose sa portée, le second masque, par un subterfuge, sa solution réelle.

Sous une forme peut-être plus anodine mais non moins tranchante, d'autres décisions transgressent visiblement la notion du mandat. Dans cet ordre, nous avons pu voir des transitaires, dégagés, préalablement, de toutes fautes dans leur gestion, répondre, envers le réclamateur, de la bonne exécution du contrat, non, cependant, sans qu'un recours ne leur ait été accordé contre leur commettant.

Est-il besoin de remarquer que ce recours, d'une réalisation souvent tardive, quelquefois chanceuse, n'efface pas l'erreur de droit, ni le préjudice moral et pécuniaire qui en résultent pour l'intéressé !

A d'autres égards, nous avons pu dénoncer l'arbitraire de certains arrêts beaucoup plus dommageables dans leur résultat économique.

Telles nous sont apparues les décisions qui imposent au transitaire de satisfaire à l'assurance des marchandises transitées, alors que, par ailleurs, le mandant s'est lui-même abstenu de lui en donner

l'ordre. Cette doctrine est l'antithèse aiguë de la règle édictée par le Code civil, laquelle prescrit au mandataire de ne rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat (a. 1989, C. Civ.). On peut donc très justement lui reprocher de substituer à une règle du droit positif l'appréciation purement subjective du juge.

Fort heureusement, une jurisprudence plus neuve combat cette théorie en donnant à la sienne propre une structure juridique tout à fait conforme à la réalité.

Mais ce ne sont pas là les seuls résultats tangibles que cette étude met en relief. Dans ses vues les plus sûres elle traduit un état d'esprit équivoque, éminemment défavorable au commissionnaire transitaire.

Tandis que, pour ce dernier, le droit commun est la règle, pour d'autres, un droit d'exception justifie leur activité.

C'est un privilège légal, acquis au courtier juré, qui se manifeste sous la forme d'un monopole dans le courtage des assurances.

C'est la reconnaissance, au profit de l'armateur, d'un droit statutaire que l'armement s'est lui-même créé.

S'il reste entendu que le privilège des courtiers d'assurances se trouve de plus en plus compromis, par contre, les positions conquises par l'armateur, pour la défense de ses droits professionnels, ne

paraissent nullement ébranlées. Elles accusent même une vigueur nouvelle sous l'influence d'une jurisprudence parfois trop complaisante. Nous avons pu en constater, directement ou indirectement, les effets, dans le cours de nos développements.

Sur les mêmes bases, une autre corporation maritime a dicté, elle-même, sa loi, en consignant dans des statuts la limite de ses devoirs professionnels.

Nous avons désigné les assureurs maritimes (notre chap. prélimin., p. 10 et s.).

Un tel contraste au sein de la vie commerciale est, implicitement, une négation formelle de la notion de Droit qui exige plus d'harmonie et de justice dans les rapports sociaux. Car, dans leur expression vraie, ces droits corporatifs refoulent vers le chargeur ou le transitaire, son « alter ego », une responsabilité qui, de droit commun, leur incomberait.

Plus que partout ailleurs, il semble que le règne du Droit appartienne, dans cette branche, à l'entente corporative savamment organisée.

De cet état de choses le législateur contemporain est en grande partie responsable. Les exigences multiples et complexes du mouvement maritime actuel, souvent intraduisibles dans le langage vieilli de nos Codes, permettraient d'augurer de son intervention.

Au lieu de cela il s'est abstenu.

En présence de son inertie, armateurs et assureurs n'ont pas manqué de dresser eux-mêmes leurs chartes et leurs statuts, signes précurseurs d'un état de crise

entre toutes les corporations, d'où les plus faibles devaient sortir amoindries.

Un tel résultat est inadmissible.

Le moment est donc venu de se demander si, à l'exemple de ses rivaux, le transitaire ne doit pas, lui aussi, fixer au regard de tous la somme de ses responsabilités.

La formule abstraite de la notion mandat, d'après laquelle le mandataire accomplit sa mission en bon père de famille et en rend compte au mandant, est, par elle-même, trop vague et ne s'adapte pas toujours aux faits qu'elle prétend régir. L'épreuve est faite de ses données dans un mandat aussi spécial que celui du transitaire, qui nécessite tant de calculs et de prévisions. D'autant, qu'en notre matière, le transitaire agit sans contre-partie et qu'il reste, en définitive, seul aux prises avec les difficultés.

Du reste, la notion pure et simple de droit commun, indistinctement appliquée à tous les phénomènes sociaux qui se présentent à la vie juridique, est impropre, dans bien des cas, à les concevoir en totalité. « Le droit commun, a-t-on dit, ne forme pas un système complet. Ce n'est qu'un canevas dont toute la fonction est de soutenir et de coordonner la multitude des systèmes juridiques spéciaux » (1).

C'est parce que le droit commun n'embrasse pas tout le droit civil et n'en retient que les notions les plus compréhensives, que l'on voit surgir, d'un peu partout, soit des lois spéciales qui visent à l'assouplir,

(1) G. RENARD, *Le droit, la logique et le bon sens*, p. 323.

soit des droits statutaires, évocateurs de ce défaut d'adaptation.

Faisant nôtre cette conception, ce sera sous l'angle d'un droit professionnel où tout est prévu dans une synthèse harmonieuse, que nous envisagerons, pour l'avenir, la condition juridique du commissionnaire-transitaire.

Ce n'est pas, d'ailleurs, sans appréhension.

D'aucuns pensent, volontiers, qu'il n'y a pas lieu de s'émouvoir de cette décentralisation progressive de la science du droit. Ils l'envisagent comme une sorte d'émancipation partielle, destinée à mieux faire ressortir les variétés de cette science (1).

Nous imaginons, au contraire, que cette émancipation dépasse ce premier but en ce qu'elle exprime, bien souvent, la rupture de toute subordination envers cette science elle-même. S'il est vrai que le droit civil est la clef de voûte de notre édifice juridique, on ne peut guère ignorer les lézardes dont cet édifice, lui-même, est empreint, sous les poussées égoïstes des droits corporatifs dont le plus vivant, à cette heure, est constitué par la charte maritime de l'Armement.

Malgré ce, une jurisprudence, aujourd'hui bien assise, lui accorde droit de cité.

Cela sera notre excuse, en nous permettant de convaincre le transitaire d'adopter à son tour un point de vue identique.

(1) En ce sens, G. RENARD, *op. cit.*, 302.

Un texte législatif récent, inséré dans la loi du budget du 18 décembre 1926, fortifie cette opinion en solutionnant, à l'avantage du transitaire, un point de droit, jusqu'alors fort controversé.

Il a trait à l'impôt sur le chiffre d'affaires et au forfait des commissionnaires de transit.

Avant d'atteindre les dispositions légales, nous rappellerons, en quelque mots, la genèse du mouvement qui les a inspirées.

Dans l'usage, le transitaire choisit entre deux procédés pour l'exécution du contrat et son règlement de comptes avec sa clientèle. Il peut donner à son client, dans la facture, le détail de tous les frais qu'a occasionnés l'opération-transit : droits de douane, droits d'octroi, camionnages, gardiennage, frêts payés aux armateurs, transports par chemin de fer, etc... plus la commission. Ou bien, il peut indiquer à son commettant un prix comprenant globalement et forfaitairement tous ces frais, ainsi que la commission. Ce second mode est généralement le plus usité. Il est apprécié de l'expéditeur dont il simplifie les calculs puisque, moyennant un prix forfaitaire de tant pour cent kilogr., les marchandises prises chez lui seront transportées et remises à celui qui les a achetées. C'est un procédé plus commode que celui qui consiste à fournir des détails dans lesquels l'expéditeur a souvent de la peine à se retrouver.

Ceci posé, il ressort de la loi du 25 juin 1920, relative à l'impôt sur le chiffre d'affaires, que le transitaire doit acquitter la taxe sur le montant de son

profit, c'est-à-dire, de sa rémunération. L'article 62 2° de cette loi dispose que les mandataires sont assujettis à l'impôt sur le chiffre d'affaires d'après le montant des commissions par eux touchées. Les transitaires, étant des mandataires, doivent acquitter cet impôt sur le montant de leurs commissions.

Jusqu'à la loi du budget du 18 décembre 1926, le gros point était de savoir si le transitaire, traitant à forfait, conservait son rôle de mandataire, ou s'il ne se transformait pas, *ipso facto*, en commerçant, traitant pour son propre compte.

Du point de vue des intéressés, les modalités de l'opération n'exerçaient aucune influence sur son caractère de droit. Qu'il y ait eu, ou non, forfait, l'opération entreprise restait une opération-mandat, et la taxe devait être perçue, exclusivement, sur le montant de la commission.

Mais l'Administration chargée du recouvrement de l'impôt ne partageait pas cette opinion. Elle taxait ces redevables selon qu'ils étaient tenus de rendre compte à leurs commettants du montant des sommes remises aux tiers dont ils utilisaient les services, ou selon qu'ils traitaient à forfait, c'est-à-dire, lorsqu'ils s'engageaient, moyennant un prix convenu d'avance, à exécuter telle opération en prenant à leur charge tous les frais qui devaient en résulter.

Dans le premier cas, elle considérait le transitaire comme un mandataire et l'impôt n'atteignait que le montant de la commission acquise à l'intéressé. Dans le second, elle assimilait les services du transitaire aux

services d'un entrepreneur de transport, et l'impôt était perçu sur le montant intégral du forfait.

Ces exigences fiscales émurent les transitaires qui s'efforcèrent, par tous les moyens, de les rendre caduques.

L'écho de leurs doléances arriva jusqu'au Parlement. MM. Barthélemy-Aiguier se firent leurs défenseurs et proposèrent, sous la forme d'un amendement, que la taxe sur le chiffre d'affaires fut perçue, uniquement, sur le montant de la commission, que les transitaires traitassent à forfait ou non.

Cet amendement reçut l'adhésion du ministre des Finances et fut adopté (1).

En attendant la décision du Sénat sur le texte voté par la Chambre, de nouveaux conflits surgirent, par suite du refus de l'Administration des Douanes de prendre en considération l'amendement proposé.

La jurisprudence administrative fut saisie.

Dans deux affaires, à peu près identiques, le Conseil de Préfecture de la Seine et le Conseil de Préfecture de la Gironde consacrèrent purement et simplement la thèse de l'Administration, le premier, par un arrêté du 25 novembre 1924, le second par un arrêté du 30 janvier 1925.

Encore une fois les transitaires durent s'incliner.

Ces litiges étaient en suspens devant le Conseil d'Etat, lorsque la loi du budget du 18 décembre 1926

(1) *J. Offic.*, amendement Barthélemy-Aiguier, 1^{re} séance du 7 mars 1923, Ch. des dép.).

est venue trancher cette irritante question dans les termes suivants :

« Pour la liquidation de l'impôt sur le chiffre d'affaires, le chiffre d'affaires des commissionnaires de transports ou transitaires est constitué par la partie des sommes encaissées par eux correspondant à leur rémunération brute, c'est-à-dire, à l'exclusion des seuls débours afférents au transport lui-même et au dédouanement, pourvu qu'il soit justifié des dits débours » (1).

Nous relèverons au passage l'assimilation défectueuse des termes « commissionnaires de transport et transitaire » qui persiste, même, dans un texte législatif.

Quoi qu'il en soit, la situation est nette, maintenant, au regard des droits respectifs de l'Administration chargée de recouvrer l'impôt et du transitaire chargé de l'acquitter. Toutefois, dans son dernier membre de phrase, ce texte apporte un correctif qui mérite d'être relevé.

En spécifiant « pourvu qu'il soit justifié des dits débours », la loi laisse entendre que la rémunération du transitaire sera seule taxée, à la condition que l'Administration compétente puisse faire la discrimination entre la commission de ce transitaire, qui lui sert à couvrir ses frais généraux et à rémunérer son travail, et les frais qu'il a faits pour autrui.

Sur ce tout dernier point, une Commission d'enquête, chargée d'examiner les conditions du transit

(1) (A. 9 de la loi du 18 déc. 1926 ; *J. Offic.* 19 déc. 1926).

dans nos ports, signale certains abus qui nous sont révélés en ces termes par M. Colson, président de cette Commission d'études.

« La principale critique formulée contre les transitaires porte, dit-il, sur l'incertitude où sont leurs clients au sujet du montant des frais qu'ils auront à payer, et la difficulté de constater, d'une part, que les opérations qu'ils portent sur leur facture ont toutes été effectuées dans les conditions indiquées ; d'autre part, que les remboursements qu'ils y ajoutent représentent exactement les sommes avancées par eux ».

Malgré ces écarts, du reste assez isolés, la Commission ne s'oppose pas à la pratique du forfait. Elle juge, au contraire, très désirable que les transitaires établissent un prix forfaitaire total pour l'ensemble du transit, sous la seule réserve que les droits de l'expéditeur soient sauvegardés.

Dans les vues de la Commission, le système le plus acceptable, à cette fin, serait que les transitaires instituassent des tarifs pour leurs principales opérations, en accordant à ces tarifs la plus large publicité (1).

Souhaitons que, sur ce point, le vœu exprimé par la Commission se réalise.

D'ores et déjà, la loi du 18 décembre 1926 (a. 9) a rendu le forfait possible pour le transitaire, sans attenter au caractère juridique de sa profession :

(1) Extraits du rapport présenté à M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande par M. Colson, vice-président au Conseil d'Etat, le 21 juillet 1925, au nom de la Commission d'études sur le fonctionnement des grands ports maritimes français, pp. 28 à 30 du rapport. (Documents maritimes et commerciaux, 1926).

Qu'il traite, à forfait ou non, le transitaire est toujours un mandataire.

Un premier amendement, déposé par M. Astier, portait, textuellement : Sont et demeurent compris sous la dénomination de mandataires, tels qu'ils figurent au § 2 de l'art. 62 de la loi du 25 juin 1920, les commissionnaires de transports ou transitaires, qu'ils traitent à forfait ou non.

Les circonstances ont fait que ce texte a été remplacé par un autre proposé par la Commission des Finances, lequel est devenu l'article 9 de la loi du budget du 18 décembre 1926 (1).

Si tel est le principe admis pour le transitaire, on ne saurait, selon nous, procéder par voie d'extension ou d'analogie.

Une des obligations essentielles du mandataire est celle de rendre compte (a. 1993, C. Civ.). Or, par le fait qu'il aurait traité à forfait, un mandataire serait dispensé de rendre compte de l'emploi du forfait. Par là apparaîtrait le caractère mixte de son contrat. On pourrait, dès lors, le considérer non plus comme un mandataire, mais comme un prête-nom puisqu'il aurait fait de la chose sa propre affaire. C'est l'opinion à laquelle les tribunaux administratifs s'étaient ralliés, en décidant que par l'emploi du forfait un transitaire n'était plus un mandataire.

Sans doute, croirait-on reconnaître, dans les dispositions de la nouvelle loi, un retour vers le droit com-

(1) Séance du 7 déc., *Officiel* du 8 déc. 1926, Ch., déb. parl., p. 4141.

mun. Le texte de l'article 9 ne laisse-t-il pas entendre que le transitaire devra justifier de ses débours pour autrui s'il veut se soustraire à un impôt global de son chiffre d'affaires ?

Mais, il faut bien le remarquer, cette mesure n'atteint pas le mandant. Elle est d'ordre fiscal. Elle ne peut, en conséquence, rassurer la clientèle sur la valeur ou l'utilité des dépenses que le transitaire aura faites dans son intérêt et pour lesquelles il exige un remboursement à l'expiration du contrat.

Au sujet des droits de douane, notamment, des transitaires ont été accusés d'avoir réclamé à leurs clients le remboursement de certaines sommes qu'en réalité ils n'auraient pas payées. Dans ce cas, il est vrai, l'objection est moins grave. Il ne tenait qu'à chacun de leurs clients de se faire produire les quittances individuelles que la douane, en vertu d'instructions générales, ne refuse jamais.

Des fraudes seront toujours possibles, à moins que, dans l'application, la loi du 18 décembre 1926 réfrène certains abus.

Pour l'instant, retenons le trait particulariste qui se détache de ses dispositions. Applicable au transitaire, ce traitement particulier reste inconcevable pour d'autres mandataires traitant à forfait. Ce serait bouleverser l'économie générale des textes que d'admettre, sans restriction, le principe du forfait comme constituant un élément actif et intrinsèque de la notion-mandat.

A ce propos, il n'est pas indifférent de signaler l'opposition très vive qui s'est manifestée à la Chambre

contre ce traitement de faveur accordé au transitaire, soit de la part du gouvernement, soit de la part de l'Administration (1).

Malgré ce, le texte qui l'établit a été voté par la Chambre des députés, le 7 décembre 1926, et, sans discussion par le Sénat, le 15 décembre de la même année (2).

Cette attitude est très symptômatique. Elle prouve, une fois de plus, la nécessité où l'on est vis-à-vis du transitaire, de rompre avec des règles empiriques et d'orienter sa profession vers un droit nouveau.

La solution législative marque la première étape vers cet acheminement.

Toutefois, ce n'est là qu'une solution partielle du problème qui nous occupe. Et il y aurait beaucoup à faire si l'on devait attendre du législateur sa solution vraie.

Celle-ci dépendra, en définitive, de la volonté agissante et bien conduite des intéressés, mue par un rapprochement de leurs vues personnelles sur une conception d'ensemble des règles de leur profession.

L'idée d'une entente commune pour la défense d'intérêts communs a déjà pris corps dans ce milieu, si l'on en juge par des comptes rendus de certains congrès de transitaires, tenus au cours de ces dernières années. Il en résulte, aussi, que les premiers essais n'ont pas été concluants.

(1) *J. Offic.* du 8 déc. 1926.

(2) *J. Offic.* du 16, Déb. parl., Sénat, p. 1902.

Dans un rapport très documenté, lu au IV^e Congrès de la Fédération Nationale des Transitaires, M. Brunet expose : « Qu'en France, malgré certaines initiatives heureuses de ces dernières années, les transitaires sont loin d'avoir accompli, dans ce domaine, un effort comparable à celui qui s'est manifesté dans d'autres pays. Or, ajoute-t-il, il semble que notre Fédération est maintenant suffisamment importante pour envisager une action collective qui, bien menée, serait de nature à atténuer sensiblement les graves inconvénients de notre profession.

Pour conclure, le rapporteur émet le vœu que la Fédération mette à l'étude l'élaboration de conditions générales d'expéditions, analogues à celles qui ont été établies par les transitaires, dans la plupart des Etats européens (1).

Dans un certain nombre de pays d'Europe, en effet, un mouvement corporatif accentué a permis aux transitaires d'élaborer des règles générales d'expédition qui, sous certaines réserves, attenantes au genre de trafic usité dans telle région, s'imposent à tous. Elles existent en Belgique, en Suisse, en Italie, dans les pays Scandinaves et en Allemagne.

Les conditions générales d'expédition, adoptées dans ces différents Etats, se sont librement développées dans le sein d'organismes puissants qui, par une impulsion habile, ont su imprimer leurs directives à tous les groupements affiliés.

(1) Extrait du compte rendu du IV^e Congrès de la Fédération Nationale des Transitaires tenu à Bordeaux en l'année 1924.

Parmi ces groupements importants de cette nature on note, en Belgique, « la Fédération Nationale des Entrepreneurs belges ». Elle comprend diverses associations de transitaires, recrutées dans les grands centre commerciaux, tels que ceux d'Anvers, de Bruxelles, de Liège, de Gand et d'Ostende.

On remarque, en Suisse, une Association très fortement constituée, « l'Association Suisse des Maisons d'expédition », dont le siège est à Berne.

En Italie, l'un des groupements les plus en vue est « l'Association "Lombarde entre les industriels de transports », à Milan. Les règles édictées par cette corporation sont entrées en vigueur le 29 décembre 1923.

Dans les pays du Nord, l'éclosion de ce droit corporatif est particulièrement vivante. C'est ainsi que les transitaires des pays Scandinaves et de la Finlande ont convenu de règles identiques, pour la défense de leur profession, sous le couvert d'une Fédération intitulée : Fédération des expéditeurs des pays du Nord. (Nordisk Speditor Forbund). Appliquée pour la première fois le 1^{er} juillet 1919, ces règles ont été révisées le 8 juin 1923 (1).

En vertu de l'article 13 des statuts, tous les membres ressortissants à la Fédération doivent se conformer à ses règlements. Ils doivent, de plus, donner la préférence, pour leurs affaires, à un autre membre de l'Association (a. 13, al. 1 et 2). Ce principe

(1) *Les Transports*, octobre 1924, 691.

d'entr'aide mutuelle, utilement rappelé, est une force de plus au service de l'idée syndicale.

Parmi tous ces Etats, c'est encore l'Allemagne qui reste, en notre matière, un modèle du genre. Les règles arrêtées par le « Verein Deutscher Spediteure » ou Association des transitaires allemands sont une révélation, aussi exacte que judicieuse, des incidences qui peuvent survenir dans les rapports des transitaires et de leurs clients.

Tout y semble prévu et soigneusement ordonné.

Comme ces règles ont servi de type à celles qui, plus tard, devaient être élaborées par les transitaires des différents Etats, nous les publierons, intégralement, à la fin de cet ouvrage. Leur seule lecture donnera une idée suffisante de tout ce qu'il est permis d'espérer d'une élaboration raisonnée et méthodique de ce droit professionnel.

Il ne faudrait pas cependant se laisser séduire par l'armature puissante de cette codification d'outre-Rhin, pour laquelle nous manquerions d'affinités, ni par la variété des clauses qui y sont contenues.

Sans doute s'autorisent-elles, en bonne part, de l'intensité commerciale du trafic allemand. Mais si, pour cette raison, elles s'accommodent des exigences de ce pays, ailleurs, leur transposition pure et simple semblerait superflue.

Néanmoins, leur étude portera ses fruits. Elle suscitera chez nous d'heureuses initiatives, aidées et stimulées par nos aspirations nationales et développées dans les limites du transit français.

Si nous détachons, au hasard, quelques-unes des règles édictées par le « Verein Deutscher Spediteure », leur sens pratique n'échappe pas.

Au regard de l'assurance, par exemple, il est dit que le transitaire n'assure les marchandises que s'il a reçu un mandat exprès et par écrit, dans lequel le montant à assurer et l'objet de l'assurance sont indiqués (IX, assurance, § 36).

Ces précisions défont beaucoup de controverses, en même temps qu'elles facilitent les transactions. Nous nous sommes rendu compte, sur ce point, des divergences d'opinion de nos tribunaux et des résultats, peu encourageants, qui prévalaient, selon le cas, pour les transitaires.

Dans le même ordre, le transitaire indique que la conclusion d'un contrat d'assurance ne le substitue pas à l'assureur pour les charges qui incombent à ce dernier (*ibid.*, c.), ou, que le fait de contracter l'assurance, de payer les primes et l'accomplissement de toute autre formalité relative à l'assurance, autorisent le transitaire à prélever une commission (*ibid.*, § 40).

Si nous opérons une fois encore par rapprochement, nous constatons la situation de défaveur faite au transitaire, de ce chef, par suite d'une interprétation contraire de notre jurisprudence.

D'autres clauses ne présentent pas un moindre intérêt. Le transitaire stipule, notamment, qu'il n'accepte de recevoir des marchandises dangereuses qu'en vertu d'une convention spéciale et écrite. Si, intentionnellement ou non, l'expéditeur y contrevient, sa respon-

sabilité est seule en cause, dans l'hypothèse où des dommages se grefferaient sur l'opération (II, Marchandises inacceptables).

Cette garantie, que se donne le transitaire, lui permet d'échapper aux conséquences pénales ou pécuniaires que peuvent lui valoir l'insouciance ou la mauvaise foi de son commettant dans l'observation des prescriptions légales ou des règlements de l'armateur, inhérents à ce genre de transports. Nos développements, à ce sujet, confirment pleinement ce point de vue.

Signalons, en dernier lieu, que le transitaire s'affranchit de toutes responsabilités à l'occasion de l'emballage ou de la conservation des marchandises. Il ne se doit à cette obligation que s'il en a reçu l'ordre du mandant et sous réserve de sa propre acceptation. (IV, Conservation des marchandises.)

Ce caractère d'une irresponsabilité de principe, affirmé par le transitaire, que nous retrouvons entièrement à la dernière section des statuts au titre des clauses de non-responsabilité et de responsabilité limitée, est une riposte, voulue, aux clauses adverses de l'armement. Seulement, à la différence de ces dernières qui jouent impérativement, les clauses formulées par le transitaire peuvent être librement débattues. De ce fait, la notion de responsabilité variera le plus souvent au gré des parties. (XII, § 68.)

Il n'est pas sans utilité de savoir si l'application de ces clauses a reçu un accueil favorable dans la pratique commerciale.

Un document récent, qui nous a été transmis par le « Verein Deutscher Spediteure », permet de s'en rendre compte (1).

Si l'on se réfère à la partie juridique de ce document (2), on lit, tout à fait au début, ces appréciations très rassurantes : « Les clauses commerciales générales, adoptées par l'Association des transitaires allemands, ont trouvé, en principe, une application heureuse dans la vie commerciale » (3).

En réalité, l'application de ces clauses a été diversement interprétée par les tribunaux, et, encore à ce jour, la jurisprudence est assez hésitante. Un passage du même document est très significatif à ce sujet. Nous le résumons dans sa partie essentielle.

« Un certain nombre de tribunaux ont déjà accepté « que certaines clauses des conditions (en particulier « les responsabilités limitées) soient devenues « coutume commerciale ». Mais nous sommes encore très « éloignés d'une généralisation. Toujours à nouveau « apparaissent des jugements récents, et même tout « à fait récents, de tribunaux, qui font valoir, sous

(1) Verein Deutscher Spediteure, gegründet 1879 Sitz Berlin. Bericht über das Geschäftsjahr 1925-26 vorgelegt der 46. Hauptversammlung am 17 mai 1926, in Düsseldorf. Association de transitaires allemands, fondée en 1879. Siège, Berlin. Compte rendu de l'année commerciale 1925-26 et présenté à la 46^e réunion générale à Düsseldorf le 17 mai 1926.

(2) V. Juristische Fragen.

(3) Anwendbarkeit der Allgemeinen geschäftsbedingungen, Application générale des conditions commerciales, p. 57.

« des prétextes absolument insuffisants, que ces responsabilités limitées sont une atteinte aux bonnes mœurs, et, de ce fait, les déclarent irrecevables » (1).

En dépit de ces divergences, le premier pas est fait.

Insensiblement ces règles pénétreront dans l'usage en suivant les mêmes alternatives que les règles professionnelles des armateurs. Contrariées à leurs débuts, celles-ci se sont peu à peu implantées dans tous les pays où elles sont consacrées actuellement, par une jurisprudence unanime.

Il ne nous reste plus qu'à convier nos transitaires à suivre, dans cette voie, l'effort de leurs devanciers, en mettant à profit leur expérience et leur goût de la conception.

Les observations que nous avons consignées dans cette étude ne sont que l'ébauche timide d'un premier travail sur une matière encore assez mal connue et qui ne demande qu'à être exploitée. C'eût été dépasser nos ambitions que de prétendre, dans un ouvrage aussi restreint, épuiser un sujet aussi vaste et aussi fécond en originalités que celui qui domine le transit maritime.

De parti pris, nous avons élagué beaucoup de questions connexes qui, d'ordre économique ou administratif, n'auraient pas trouvé place dans nos développements.

(1) Geschäftsbedingungen als Handelsbrauch, Conditions de transit dans la pratique commerciale, p. 58-59.

D'autres nous suppléeront dans cette tâche.

Puissions-nous, plus modestement, avoir contribué à l'essor d'une profession, dont les services, si appréciés, favorisent le trafic commercial et restent la meilleure sauvegarde de la petite et moyenne Industrie.

VU ET APPROUVÉ :

Le Président de la thèse,

E. BECQUE.

VU :

Le Doyen,

MARCEL MOYE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur,

JULES COULET.

Dans le cas où le capitaine redouterait un danger de ces marchandises, il peut à tout moment, sans être tenu à aucune indemnité, les jeter par-dessus bord ou les détruire.

RÈGLE 7. — Les chargeurs et les réceptionnaires sont responsables de toutes contraventions et dommages résultant, pour l'armateur, le navire ou la cargaison, de l'inobservation des prescriptions douanières, ou de l'importation des marchandises prohibées, ou du fait que le marquage des marchandises ou de l'indication du poids, de la valeur ou du contenu du colis portés sur celui-ci ou sur le connaissement étaient inexacts ou jugés insuffisants par les autorités compétentes.

Le chargeur et consignataire garantissent solidairement le Capitaine, la Compagnie et ses agents de toutes les conséquences dommageables, qu'elle qu'en soit la cause, résultant de l'application des règlements de Douane. Ils se portent garants solidaires du paiement de tous droits, doubles droits, amendes, de Douane ou de Régie, etc., qui pourraient être mis à la charge du Capitaine, de la Compagnie ou de ses agents, pour quelque motif que ce soit.

En cas de désignation inexacte du contenu, du poids ou de la valeur des marchandises, l'armateur a le droit d'exiger le double du montant du fret qui aurait été dû si ces détails avaient été donnés exactement et d'exiger du chargeur ou du destinataire, en vue de la détermination du contenu, poids et valeurs réels des colis, la présentation jusqu'à la fin de l'année qui suit la livraison, des factures originales.

RÈGLE 8. — Lorsque l'armateur a donné un récépissé (reçu) pour les marchandises qui se trouvent encore à quai ou sur les allèges, il n'en est responsable que dans la mesure où il serait si ces marchandises étaient déjà à bord et si les préposés de l'intermédiaire étaient les préposés de l'armateur.

Toutefois cette responsabilité ne peut dépasser la limite dans laquelle la personne intermédiaire est responsable vis-à-vis de l'armateur.

RÈGLE 9. — Le moment où la responsabilité de l'armateur cesse pour les marchandises chargées d'après le connaissement, et la manière dans laquelle il faut dénoncer l'avarie à l'armateur sont fixés aux conditions particulières du connaissement.

RÈGLE 10. — Lorsque par suite de quarantaine ou de menace de quarantaine, de glace, de blocus, de guerre, d'arrêts ou contraintes des souverains, gouvernants ou Gouvernements, de troubles, de grève, de lock-out, de boycottage ou d'autres motifs du même genre, le capitaine est amené à se demander s'il pourra atteindre en toute sécurité son port de destination, y décharger les marchandises comme d'usage, où de là, continuer sans trouble son voyage, il a la faculté de débarquer les marchandises à toute place ou port qui lui paraîtra convenable et il satisfera ainsi à ses obligations. Le destinataire ou le chargeur sont, dans ce cas, tenus de tous frais et risques entraînés de ce chef pour les marchandises et doivent, dans la mesure du possible, être avisés des décisions prises.

Si, pour une raison quelconque, les marchandises ne peuvent être déchargées ou trouvées au port de destination, le navire est libre de les décharger à son voyage de retour ou de les expédier à leur port de destination par tout autre moyen, pour le compte, mais non aux risques du navire.

Pour les marchandises en transit de ou pour d'autres ports ou lieux, la responsabilité de l'armateur est limitée à ses propres lignes de navigation.

RÈGLE 11. — Le fret est dû entièrement pour une cargaison avariée ou diminuée par coulage. Aucun fret n'est dû pour les augmentations du poids résultant d'avarie de mer.

CONDITIONS

ARTICLE PREMIER. — Les colis doivent être marqués distinctement et porter, outre les marques et numéros, le nom du port de destination.

La Compagnie et le Capitaine se réservent le droit, s'ils le jugent à propos, de faire procéder à la vérification du poids, de la mesure, du contenu ou de la valeur de tout colis faisant partie du chargement.

ART. 2. — L'embarquement et le débarquement seront toujours faits par le Capitaine ou la Compagnie ou un entrepreneur de leur choix, aux frais et aux risques de la marchandise. Dans tous les cas, nonobstant les usages contraires du port, le Capitaine et la Compagnie auront le droit, même avant que le navire ait l'entrée et qu'aucune formalité ait été accomplie de transborder ou de faire transborder les marchandises sur des chalands ou des embarcations, de les déposer ou les faire déposer sur les quais ou dans les magasins de la douane ou dans ceux de l'Agence, s'il en existe, ou dans tous autres lieux, magasins, docks, etc., en cas de quarantaine, au lazaret, si l'installation est suffisante, le tout au choix du Capitaine, mais aux frais et risques des propriétaires de la marchandise, qui seront sans recours contre la Compagnie et le Capitaine, et qui devront, en outre, rembourser tous les frais, y compris ceux de désarrimage et de prise en cale. Le Capitaine et la Compagnie ne répondent pas entre autres avaries, de celles provenant du feu et des intempéries quelles qu'elles soient avant, pendant et après l'embarquement ou le débarquement. Le débarquement s'effectuera à quai ou sous pailan au choix de la Compagnie, mais aux frais et risques des réceptionnaires, étant bien entendu que c'est sur le pont du navire que commencent à l'embarquement et que cessent au débarquement, la responsabilité du Capitaine et celle de la Compagnie, même dans le cas où la Compagnie opère elle-même ou fait opérer l'embarquement ou le débarquement.

En outre, les risques, et, s'il y a lieu, les frais de séjour sur quai, sur allèges, sur charrettes ou sur wagons, tant à l'embarquement qu'au débarquement, au transbordement ou à la réexpédition, sont à la charge de la marchandise malgré tout usage contraire du port où le fait se produit.

Les droits de péage, de tonnage, etc., sont à la charge de la marchandise et doivent être remboursés par elle à l'armateur si celui-ci en a fait l'avance.

ART. 3. — Les marchandises, groupes ou objets de valeur, ne seront livrés que contre la remise du connaissement régulier dûment acquitté et après paiement du fret et des frais dûs entre les mains de l'Agent de la Compagnie et le visa du connaissement par ce dernier.

La Compagnie n'ayant pas à connaître la qualité des marchandises chargées, aucun prélèvement d'échantillon ne peut être fait avant livraison de la marchandise.

Le Capitaine n'est pas obligé de livrer les marchandises toutes à la fois; il a la faculté d'en faire la livraison par séries, au fur et à mesure du débarquement. Tous les frais de débarquement et de mise à terre y compris le désarrimage, le pesage, le comptage ou le cubage, etc., sont à la charge de la marchandise, sauf convention contraire. Dans tous les ports où le Capitaine et où la Compagnie font opérer eux-mêmes le débarquement, les opérations ci-dessus sont taxées suivant tarifs de la Compagnie.

ART. 4. — Il est mutuellement convenu que les parties dérogent au Décret du 1^{er} décembre 1893 et renoncent à s'en prévaloir.

Le chargeur déclare dispenser le Capitaine de faire procéder à aucune constatation ou expertise d'arrimage, soit dans les ports de chargement ou de déchargement, soit dans les ports d'escale ou de transbordement. Dans le cas où cette constatation aurait lieu, elle serait faite sans aucune formalité judiciaire, et sans qu'il soit besoin d'y appeler les destinataires.

ART. 5. — Le chargeur déclare autoriser la Compagnie et le Capitaine à faire établir à l'amiable à Marseille tous règlements d'avaries communes, par un arbitre choisi par eux dans l'intérêt général. Le classement en sera établi conformément à la loi française. Il est mutuellement convenu que tous les frais, tous sacrifices faits dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, même en dehors du cas de péril imminent, sont considérés comme avaries communes et classés comme tels.

ART. 6. — La Compagnie est autorisée à charger ou à transborder en tout temps les marchandises sur n'importe quel navire même étranger, et ce, sans autorisation et sans être tenue d'en donner aucun avis.

ART. 7. — La réexpédition des colis pour n'importe quel point sera opérée par les soins des agents de la Compagnie ou de ses co-transporteurs, aux frais et risques de la marchandise. La responsabilité de la Compagnie et celle du Capitaine cesseront au moment de la remise de la marchandise aux entrepreneurs de transports qui lui succéderont, chaque Compagnie demeurant responsable uniquement des faits sur son propre parcours. En aucun cas, les chargeurs ou les destinataires ne pourront avoir de recours contre la Compagnie ou le Capitaine pour retards résultant du séjour au port de transbordement.

ART. 8. — Le Capitaine et la Compagnie n'assument aucune responsabilité dans les opérations d'embarquement et de débarquement des animaux vivants confiés au navire; ils ne répondent pas de la maladie, ni des accidents, ni de la mortalité en cours de voyage, quelles qu'en soient les causes. Dans le cas où le débarquement des animaux serait interdit par l'Autorité locale à l'arrivée du navire, pour quelque cause que ce soit, le Capitaine est

RÈGLE 12. — Le Capitaine a un droit de gage sur toutes les marchandises pour le paiement du fret (normal ou supplémentaire), faux fret ou différence de fret, ou pour le paiement des frais survenus avant ou après le déchargement, y compris les surestaries, les frais éventuels de réparations, les frais de transport jusqu'au port de transbordement, les frais de réexpédition, les amendes, dommages et frais mentionnés dans les présentes règles et les sommes exigibles pour avaries grosses.

De plus, le navire a le droit d'exercer un recours contre le chargeur pour la différence entre le montant total des sommes qui lui sont dues et le produit net de la vente des marchandises.

RÈGLE 13. — Lors du règlement de réclamations pour cause de pertes, avaries ou livraison incomplète, la valeur des marchandises est à établir d'après le prix coûtant, plus le fret payé d'avance et les frais occasionnés, mais sans tenir compte des droits de douane et des intérêts.

L'armateur n'est responsable, pour chaque colis, ou unité de mesure ou de poids, que pour le montant fixé aux conditions particulières du connaissement.

Pour tout préjudice résultant d'une livraison tardivement ou irrégulièrement effectuée par la faute de l'armateur, celui-ci n'est responsable que pour le montant fixé par le présent connaissement et (seulement) dans le cas où la livraison ne serait pas effectuée dans le port de destination après trois mois de l'arrivée du navire dans le port.

RÈGLE 14. — Le poids, la mesure, les marques et numéros, la qualité, le contenu et la valeur, bien que mentionnés sur le connaissement, sont considérés comme inconnus du capitaine, à moins que le contraire n'ait été expressément reconnu et convenu. La signature du connaissement n'implique pas cette convention.

RÈGLE 15. — Les avaries grosses sont à fixer conformément à la loi française ou aux règles d'York et d'Anvers, au choix de l'armateur. Le classement en sera effectué d'après les dispositions insérées aux clauses particulières du connaissement. Le Capitaine a un droit de gage sur les marchandises pour leur contribution aux avaries grosses. Pour la fixation de leurs contributions à l'avarie grosse, les destinataires doivent indiquer la valeur des marchandises et, au choix du Capitaine, signer un engagement ou fournir une garantie suffisante, ou faire un versement.

RÈGLE 16. — Lorsque le fret est payable au lieu de destination, il doit être versé avec toutes les autres sommes dues en vertu de la Règle 11 contre la livraison des marchandises, sans déduction, en espèce, dans la monnaie stipulée au connaissement ou, sur la demande du destinataire, en monnaie du pays, au cours du change le plus élevé du papier de banque à vue du jour de la déclaration en douane du navire.

Le fret, qu'il ait été payé d'avance ou soit payable à destination, est toujours acquis ou dû, que le navire ou la marchandise arrive à bon port ou se perde pendant le voyage, ainsi qu'en cas d'interruption forcée de voyage. Pour la fixation des contributions pour avaries grosses, le fret doit être ajouté à la valeur des marchandises.

RÈGLE 17. — Toutes clauses contraires aux règles fixées ci-dessus sont nulles, à moins que dans des cas particuliers on ne convienne d'une clause spéciale.

RÈGLE 18. — Le texte français est seul valable en cas de divergence d'interprétation des dispositions précédentes. Tous les litiges nés à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement seront jugés d'après la loi française et par le tribunal du lieu indiqué au connaissement, tribunal dont les chargeurs et réclamateurs déclarent formellement accepter la compétence.

En cas d'appel en garantie ou de pluralité des défendeurs, et par dérogation expresse aux articles 59 et 181 du Code de Procédure Civile, tous les litiges devront être portés devant ce même tribunal.

US PARTICULIÈRES

autorisé à faire détruire les animaux qui font l'objet du connaissement sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui ni contre le navire ou ses Armateurs.

Les frais et risques sanitaires concernant les animaux demeureront à la charge des expéditeurs ou des destinataires.

ART. 9. — Les armateurs ont le droit de charger en tout temps toute espèce de marchandises dangereuses, inflammables, corrosives et explosives et celles réputées contrebande de guerre, sans que les chargeurs ou réceptionnaires puissent prétendre, de ce fait, à aucune indemnité pour quelque cause que ce soit.

ART. 10. — Le chargeur et le consignataire garantissent solidairement le Capitaine, la Compagnie et ses Agents de toutes les conséquences dommageables quelle qu'en soit la cause, résultant de l'application des règlements de Douane. Ils se portent garants solidaires du paiement de tous droits, doubles droits, amendes de Douane, de Régie ou d'Octroi, etc., qui pourraient être mis à la charge du Capitaine, de la Compagnie ou de ses Agents pour quelque motif que ce soit.

ART. 11. — En cas de perte ou d'irrégularité dans la livraison dont ils auraient à répondre, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit (y compris le vol et la substitution) et en quelque lieu et temps que se sont produites la perte ou l'irrégularité (même en dehors du transport proprement dit), le Capitaine et la Compagnie ne pourront être tenus de payer pour chaque colis perdu, que la valeur intrinsèque au port de charge calculée sur production de la facture d'origine, sans aucun bénéfice ni dommages-intérêts, ni commission, ni courtage, ni intérêts, etc., sans que cette valeur puisse dépasser un franc par kilogramme ou par décimètre cube, le tout à leur choix, dans la limite de 100 francs par colis. Pour les fûts vides, cette responsabilité sera limitée à 40 francs par demi-muids, 12 francs par bordelaise et 8 francs par sixain.

En raison d'avaries ou de manquants, dont ils seraient responsables et dans les mêmes cas et conditions que ci-dessus, le Capitaine et la Compagnie ne pourront être tenus qu'au paiement d'une indemnité calculée au prorata de la somme à payer en cas de perte suivant les diverses stipulations qui précèdent.

En cas de retard imputable au Capitaine ou à la Compagnie, pour quelque cause et à quelque titre que ce soit, il ne sera dû de dommages-intérêts que s'il y a préjudice et le montant ne pourra en aucun cas, dépasser le montant du fret afférent au colis en retard.

Le cas de dol personnel de l'armateur seul excepté.

ART. 12. — Le tribunal auquel devront être soumises les contestations résultant de l'interprétation ou de l'exécution du présent connaissement, dans les conditions prévues à la Règle 18, est le Tribunal de Commerce de Marseille.

ART. 13. — Il demeure convenu, en tant que de besoin par dérogation à toute disposition contraire, que tous les voyages effectués dans le bassin occidental de la Méditerranée (entre le cap Spartel et le port de Tripoli, Malte et la Sicile inclus), sont réputés petit cabotage.

ART. 14. — Le présent connaissement doit être signé par les chargeurs; le défaut de signature ne préjudiciera pas à la validité des clauses qu'il renferme et qui, imprimées ou manuscrites, sont obligatoires pour les parties.

Il est expressément reconnu et accepté par le chargeur que les taux de fret et accessoires appliqués sur le présent connaissement aux marchandises sont établis et convenus, eu égard à une responsabilité du transporteur limitée comme ci-dessus, le chargeur renonçant formellement à la mise en cause de la Compagnie au delà des limites définies ci-dessus, notamment à l'Article 11, et ayant la faculté de se couvrir pour une valeur déclarée par le moyen de l'assurance dont il est question à l'Article 15.

GARANTIE OFFERTE AUX CHARGEURS

ART. 15. — ASSURANCE. — La Compagnie est à la disposition des chargeurs pour faire garantir les marchandises faisant l'objet du présent connaissement en les faisant assurer, moyennant paiement d'une prime spéciale, par application d'une police flottante souscrite par ladite Compagnie, et dont les chargeurs acceptent les conditions. (Les risques de guerre et de mines peuvent également être couverts par l'intermédiaire de la Compagnie sur demande spéciale des chargeurs.)

Pour bénéficier de l'Assurance, le chargeur doit remplir la déclaration ci-dessous:

M..... chargeur, déclare demander à la Compagnie de faire assurer ses marchandises pour une valeur de..... francs, moyennant une prime de..... francs contre les risques couverts et aux conditions stipulées par la Police flottante des Assureurs de la Compagnie, dont il déclare avoir parfaite connaissance, étant bien entendu que la Compagnie n'agit en l'espèce que comme intermédiaire bénévole, sans aucune qualité ou titre d'assureur et sans responsabilité d'aucune sorte.

En cas d'avaries couvertes par la présente assurance, le porteur du connaissement doit s'adresser immédiatement à l'Agence de la Compagnie qui fera le nécessaire en ce qui concerne l'assurance.

Fait le présent connaissement en quatre exemplaires d'une même teneur et date, y compris ceux du Capitaine et de l'armateur, dont l'un accompli, les autres demeurant sans valeur.

Le chargeur déclare avoir pris connaissance des conditions générales et particulières ci-dessus et les accepter.

SANS RESPONSABILITE POUR AVARIES, CASSE, COULAGE ET TROUS DE FOSSETS

Le Chargeur,

Pour le Capitaine et P. P.,

ANNEXE

Les conditions générales d'expédition en Allemagne

*Conditions générales arrêtées par l'Association
des Commissionnaires de transport (1) allemands.*

I. — GÉNÉRALITÉS.

§ 1. *a)* Les conditions générales sont valables pour toutes les relations avec des commerçants et des particuliers, qu'ils s'agisse d'expédition, de transport, de magasinage, de commission ou d'autres affaires.

b) Sont valables, en outre, les conditions et règlements établis par des tiers participant à l'exécution du contrat, par exemple le chemin de fer, l'affrèteur, les administrations des quais et des ports, intermédiaires, correspondants, centres de groupage, entrepositaires, camionneurs et autres entrepreneurs de transport, assureurs, banquiers, etc...

§ 2. *a)* Seul le mandant (2) peut faire valoir ses

(1) *Spediteure.*

(2) « *der auftraggeber* » (le commettant).

droits envers l'expéditeur et seulement en son propre nom et pour son propre compte.

b) Est exclue particulièrement toute cession des droits de l'envoyeur à un tiers, notamment à un assureur, de même que toute action intentée au nom et pour le compte d'un assureur ; le § 67, 1^{er} point, de la loi relative aux assurances n'est pas applicable au commissionnaire-expéditeur (1).

§ 3. Toutes les offres faites par un commissionnaire-transporteur ne sont valables, sauf convention contraire, que si elles sont acceptées immédiatement, en vue d'une exécution immédiate et sous la réserve d'être susceptibles d'annulation en tout temps.

§ 4. a) La remise des marchandises au livreur ou à d'autres employés d'un commissionnaire-transporteur est inadmissible à moins qu'elle ne soit convenue d'avance avec le commissionnaire-transporteur ou avec un de ses employés ayant pouvoir de traiter.

b) Le commissionnaire-transporteur décline toute responsabilité pour ces marchandises.

§ 5. Le commissionnaire-transporteur n'est obligé à peser les marchandises qui lui sont remises que s'il en a reçu l'ordre spécial et écrit.

II. — MARCHANDISES INACCEPTABLES.

§ 6. a) Les matières dangereuses et inflammables, explosives, ou d'inflammation spontanée, les produits corrosifs, nauséabonds et, en général, toutes les mar-

(1) *Spediteur.*

chandises dont la promiscuité peut être dangereuse pour d'autres marchandises ou produits, animaux ou personnes, ne sont pas acceptées, à moins qu'il n'y ait des conventions spéciales et écrites. Les mêmes dispositions sont applicables aux marchandises qui sont exposées à se détériorer ou à se gâter.

b) Dans le cas où les marchandises ci-dessus énoncées seraient quand même remises au commissionnaire-transporteur, l'envoyeur répondra de tous dommages qui pourraient être causés même s'il n'y a pas faute de sa part ; si le préjudice survenu a pu être causé par un des dangers sus-énoncés il sera présumé que ce danger a causé le préjudice.

c) Le commissionnaire-transporteur a, en outre, le droit pour sa sauvegarde personnelle, de faire vendre les marchandises sans avertir préalablement le mandant, ce'st-à-dire selon son choix soit en vente publique, soit de gré à gré, ou de les détruire en cas de danger.

III. — ORDRE, INFORMATION, INSTRUCTION, DROIT DE DISPOSER DU COMMISSIONNAIRE-TRANSPORTEUR.

§ 7. a) L'ordre donné au commissionnaire-transporteur doit contenir la marque, le numéro, le nombre, la nature et le contenu des colis ainsi que toutes les autres indications nécessaires pour la bonne exécution du mandat. Les conséquences d'une déclaration incomplète ou fausse resteraient à la charge du mandant. Ce dernier supportera également les consé-

quences du fait de l'absence d'un mandat par écrit. Le commissionnaire-transporteur n'est pas obligé de vérifier ou de compléter ces indications.

b) Un récépissé remis par le commissionnaire-transporteur ne peut pas être considéré en cas de doute comme confirmation de la déclaration du nombre, de la nature, du contenu, de la valeur ou du poids.

c) Pour les marchandises qui selon l'usage professionnel, ne sont pas sujettes à vérification détaillée, notamment les marchandises volumineuses, les wagons complets, etc., le récépissé ne peut, non plus, en cas de doute, faire preuve de la quantité.

§ 8. Si un industriel ou un commerçant remet à un commissionnaire-transporteur des colis sans déclarer le contenu, on présume, en cas de doute, que l'envoi contient des produits du commerce de l'expéditeur. Les prescriptions du § 7 ne sont toutefois pas modifiées par ces dispositions.

§ 9. Le commissionnaire-transporteur n'est pas responsable de l'exécution des instructions données verbalement ou par téléphone, à moins qu'elles soient confirmées par écrit. Il en est de même des instructions données au livreur ou à d'autres employés du commissionnaire transporteur ; la remise de pièces et documents de toute nature à des livreurs ou à d'autres employés du commissionnaire-transporteur a lieu exclusivement aux risques et périls des mandants (1).

§ 10. Le mandant est obligé d'indiquer immédiate-

(1) « *Der Auftraggebers* » (commettant).

ment au commissionnaire-transporteur son adresse et tout changement éventuel de son adresse. La non-observation de cette règle est considérée comme renonciation de la part du mandant à toute information ou sommation.

§ 11. *a)* Le mandant assume le risque de l'arrivée à destination de toutes les informations, qu'elles émanent du mandant ou du commissionnaire-transporteur. Le commissionnaire-transporteur n'est naturellement pas obligé sans mandat par écrit d'envoyer des informations par lettre recommandée.

b) Le commissionnaire-transporteur n'est pas tenu d'examiner l'authenticité des signatures sur les informations, instructions ou autres documents relatifs aux biens, ni le pouvoir des signataires à moins qu'il en soit convenu autrement avec le mandant.

c) Le commissionnaire-transporteur est autorisé, mais pas obligé, de considérer le porteur d'un avis émanant de ses services comme dûment légitimé ; il est toujours autorisé mais non tenu de vérifier le pouvoir du porteur.

§ 12. *a)* L'instruction donnée au sujet d'une marchandise par le mandant, reste valable pour l'expéditeur jusqu'à contre-ordre du mandant.

b) L'ordre de tenir la marchandise à la disposition d'un tiers ne peut plus être révoqué du moment que le tiers a informé le commissionnaire-transporteur de ses dispositions.

§ 13. Les instructions du mandant tendant à mettre au compte d'un tiers les frais du mandat n'influent

pas sur les obligations du mandant envers le commissionnaire-transporteur.

§ 14. A défaut d'instructions suffisantes ou d'instructions susceptibles d'exécution, le commissionnaire est autorisé dans tous les cas d'agir à son appréciation. Il est notamment en droit de choisir la station du chemin de fer, la voie, les moyens, la nature et le chargement du transport, le lieu d'expédition et d'expédier directement ou par étapes.

b) Le commissionnaire-transporteur est, en outre, autorisé à grouper en un même envoi, éventuellement sur un même connaissement, les marchandises qui lui sont remises par des expéditeurs différents, à moins d'instructions contraires et écrites. La remise d'une lettre de voiture pour l'expédition par envoi partiel n'est pas considérée comme un ordre contraire.

c) Le commissionnaire-transporteur n'est pas tenu à l'emploi de wagons de chemin de fer de type ou de capacité déterminées.

§ 15. Le commissionnaire-transporteur a le droit de réexpédier avec une nouvelle lettre de voiture, comportant sa signature ou son cachet commercial, les marchandises qui lui sont remises accompagnées d'une lettre de voiture ou de tout autre ordre de transport établis par le mandant.

IV. — CONSERVATION DES MARCHANDISES, EMBALLAGE.

§ 16. a) Sans ordre spécial et écrit du mandant et dûment accepté par le commissionnaire-transporteur,

celui-ci n'est pas responsable de la conservation des marchandises. Il n'a aucune obligation quant à l'état de leur emballage ou à la réfection de celui-ci.

b) L'examen des marchandises ou tout autre obligation qui ne résulte pas du § 388, alinéa 1^{er}, du Code de Commerce, n'incombe pas au commissionnaire-transporteur.

c) Le commissionnaire-transporteur a le droit de faire « une déclaration » au chemin de fer si ce dernier l'exige, relative à des manquants ou à des défauts de l'emballage.

V. — DÉLAIS.

§ 17. Aucune garantie n'est donnée quant aux délais de chargement, de livraison, etc. ; de même que l'expédition des marchandises peut être effectuée sans que soit respecté l'ordre de leur réception.

VI. — EMPÊCHEMENTS.

§ 18. La force majeure, ainsi que d'autres événements non imputables au commissionnaire-transporteur qui l'empêchent d'exécuter ses obligations en partie ou en totalité, de même que les troubles sociaux et les suspensions de trafic le libèrent de ses obligations pour la durée de l'empêchement. Dans ce cas, le commissionnaire-transporteur est autorisé mais non obligé, même après un commencement d'exécution, de résilier le contrat ; il a néanmoins droit au paie-

ment des frais et de sa provision pour la livraison de ses autres débours.

§ 19. Le commissionnaire-transporteur n'est pas obligé de vérifier et d'indiquer au mandant si l'empêchement au transport est provoqué par des dispositions légales ou judiciaires (par exemple prohibitions d'importation ou d'exportation).

VII. — LIVRAISON.

§ 20. La remise des marchandises peut être effectuée avec effet libératoire à toute personne adulte du commerce ou du ménage présente au domicile du destinataire.

§ 21. a) La réception de la marchandise oblige le destinataire au paiement immédiat des frais qui la grèvent. Si le paiement n'est pas effectué, le livreur est autorisé à remporter la marchandise.

b) Dans le cas où par mégarde ou pour d'autres raisons, le paiement de la marchandise est omis, le destinataire est obligé de rendre celle-ci sans conditions au commissionnaire-transporteur ou, en cas d'impossibilité, de le dédommager. Il ne peut pas faire valoir de contre-créance ou un droit de rétention : il lui est également interdit de disposer de la marchandise.

VIII. — COMMISSION ET DÉBOURS DU COMMISSIONNAIRE-TRANSPORTEUR.

§ 22. En cas de retrait de mandat, le commissionnaire-transporteur a droit à son choix au paiement du prix convenu sous déduction des débours évités et du travail non fourni ou à une bonification appropriée.

§ 23. Dans le cas où le destinataire refuse de prendre livraison d'un envoi qui lui a été présenté, à domicile, le commissionnaire-transporteur a droit pour le retour, de percevoir les mêmes frais de camionnage qu'à l'aller.

§ 24. Les remboursements et débours grevant les transports et les expéditions donnent lieu à la perception d'une taxe appropriée, qu'ils soient annulés ou restent impayés.

§ 25. Les prix convenus pourront être changés si, après leur établissement, les tarifs en vigueur ont été modifiés.

§ 26. *a)* Toute acceptation suppose des conditions normales et stables des moyens de transport, des voies d'acheminement libres permettant l'envoi direct ne nécessitant pas des réexpéditions successives, de même que le maintien sans modification des tarifs de transport en vigueur et la stabilité de la valeur monétaire, du salaire, de la main-d'œuvre, des appointements et conditions de travail, notamment des tarifs et conventions avec des entrepreneurs et des groupements commerciaux ou professionnels de main-d'œuvre.

b) Les taxes forfaitaires ne couvrent que les seules taxes normales de transport. A défaut de stipulations écrites et convenues, n'y sont pas contenus et sont décomptés spécialement : l'affranchissement, les frais de télégrammes et de téléphone, de remboursement et d'encaissement, d'avance de fonds, de statistique, de douane, de vérification, de frontière, de feuille de timbre, l'impôt et les droits divers, les droits de chargement, de documents, les formulaires, la réfection, le pesage et son contrôle (auquel le commissionnaire-transporteur, à défaut d'instruction a le droit de procéder, mais n'est pas tenu) et autres constatations de quantité et d'état de marchandises, majorations de tarifs de transport et suppléments de taxes de transport de toute sorte, de même que les majorations de taxe pour marchandises encombrantes et pour les masses indivisibles et de dimensions exceptionnelles, droits de quai, frais de grue, location de bâches, frais accessoires de chargement, éventuellement droit de magasinage, de stationnement, de place, frais spéciaux provoqués par les intempéries, bris de la glace; suppléments pour hautes ou basses eaux, pour crue, frais d'allège, de dragage, d'assurance, frais accessoires de toute nature, droits de sortie de quai ou de magasin, de même que tous les autres frais supplémentaires imprévisibles et non imputables au commissionnaire-transporteur, comme par exemple le réemballage et la manutention des marchandises en magasin, l'arrimage, le travail de nuit, de dimanches ou de fêtes, la surveillance spéciale, les frais supplé-

mentaires causés par la remise tardive des ordres, des connaissements ou d'autres documents.

§ 27. Si le commissionnaire-transporteur se charge de l'expédition à l'étranger jusqu'au domicile du destinataire sur la base forfaitaire d'un pourcentage du montant de la facture y compris les droits de douane, le mandant est tenu d'indiquer le total de la facture sans déduction de l'escompte éventuel et y compris les frais de douane, de transport et d'emballage.

§ 28. *a)* L'ordre d'expédition vers une destination étrangère implique l'ordre de dédouaner s'il est impossible d'acheminer l'envoi jusqu'à sa destination sans l'accomplissement de cette formalité.

b) Le commissionnaire peut prélever, en plus des frais effectifs, une commission spéciale pour le dédouanement.

c) Le mandat de livrer à domicile des marchandises détenues par la douane, implique l'autorisation de faire les formalités nécessaires pour leur dédouanement et ce, au choix du commissionnaire-transporteur, soit brut ou net, d'après la mesure, le poids ou le jaugeage, d'après la vérification par épreuves, soit du poids ou de la mesure et d'avancer des droits de douane, à moins que des stipulations différentes comportant l'indication des droits de douane ne figurent sur les notes d'instruction accompagnant la remise de l'envoi.

d) Le commissionnaire-transporteur est toujours fondé à laisser à l'Administration de la douane le soin

de fixer les droits de douane applicables et d'accomplir les formalités.

§ 29. L'ordre de prendre livraison des marchandises à leur arrivée comporte également l'autorisation de déboursier les frais de transport, droits de douane et autres frais grevant la marchandise ; l'avance de la valeur du remboursement n'est à faire par le commissionnaire-transporteur que s'il en est chargé spécialement et par écrit.

§ 30. Le commissionnaire-transitaire a le droit de demander le paiement aux mandants ou destinataires étrangers, soit en monnaie de leur pays soit en marks allemands.

§ 31. Si le commissionnaire transitaire est débiteur en valeur étrangère ou s'il a avancé des fonds en valeur étrangère, il a le droit (sauf conventions légales contraires) de demander le paiement en valeur allemande. La conversion se fait à son choix, au cours du jour soit de l'échéance, soit de celui où il a fait l'avance.

§ 32. Les factures du commissionnaire-transporteur sont payables immédiatement. Le débiteur est en demeure de payer dans le délai de trois jours écoulés après l'échéance sans qu'il soit nécessaire d'une sommation ou d'autre préavis, à moins que les lois en vigueur ne le contraignent avant l'écoulement de ce délai. Le commissionnaire-transporteur a le droit, en cas de dépassement du délai, de facturer l'intérêt bancaire usuel, les frais et commission ainsi qu'une augmentation adéquate. Il est fondé à demander à

dater du jour de la facture jusqu'à celui du paiement, la compensation de la dépréciation éventuelle de la valeur de l'argent. Il n'est pas porté atteinte aux dispositions légales plus étendues.

§ 33. *a)* Le mandant est tenu de payer immédiatement, même en cas de contestation, les sommes qui seraient réclamées au commissionnaire-transporteur en sa qualité de possesseur des biens d'autrui pour le transport, pour avaries communes, pour droits de douane, impôts ou autres droits. Si le mandant ne remplit pas cette obligation, le commissionnaire-transporteur est autorisé à prendre toutes les mesures qui lui semblent nécessaires pour se garantir ou se libérer. Il est en droit également en ce cas de détruire les marchandises.

b) Le commissionnaire-transporteur n'est pas tenu de vérifier de semblables créances.

c) Le mandant est obligé de rendre attentif le commissionnaire-transporteur en temps utile sur toutes les obligations officielles et légales relatives notamment à l'impôt, la douane (les amendes fiscales, de police) auxquelles la marchandise peut être soumise. Il est responsable envers le commissionnaire-transporteur des conséquences de toute omission. La prétention que le commissionnaire-transporteur aurait connu ou dû connaître les dites obligations n'est pas admise.

§ 34. La saisie, la confiscation ou tous autres actes similaires dont la marchandise est l'objet ne modifient pas les droits du commissionnaire-transporteur

à l'égard du mandant. Le mandant reste malgré de semblables mesures, garant du commissionnaire-transporteur et répond de toutes les suites qu'elles peuvent comporter, quand même il ne pourrait lui être imputé de faute. Les droits éventuels du commissionnaire-transporteur envers l'Etat ou un autre tiers ne sont pas modifiés de ce fait.

§ 35. Aucune déduction ni retenue d'aucune sorte ne peut être exercée à l'égard du commissionnaire-transporteur.

IX. — ASSURANCE.

§ 36. Le commissionnaire de transport n'est tenu d'assurer les marchandises que s'il a reçu un mandat exprès et par écrit, dans lequel le montant à assurer et l'objet de l'assurance sont indiqués. Lorsque l'ordre concernant l'assurance est inexact ou irréalisable, le commissionnaire de transport peut effectuer l'assurance à son gré, l'assurance n'entre en vigueur qu'à partir du moment où le commissionnaire de transport aura pu normalement la conclure.

b) Lorsque le mandant n'indique que la valeur de la marchandise, le commissionnaire de transport est autorisé à considérer cette indication comme ordre d'assurance ; il n'est toutefois pas obligé à le faire.

c) La conclusion d'un contrat d'assurance ne substitue pas le commissionnaire-transporteur à l'assureur pour les charges qui incombent à ce dernier.

§ 37. Sauf stipulations contraires écrites, le commissionnaire-transporteur n'est pas tenu de couvrir l'as-

surance à d'autres conditions qu'à celles en usage sur la place où elle est contractée. A défaut de stipulations contraires écrites le risque de casse n'est jamais couvert. Pour les objets d'art et les objets qui ont une valeur de collection ou d'attribution exceptionnelle, seule la perte totale, sur la base de la valeur par unité, est assurée.

§ 38. *a)* Sauf conventions spéciales, les assurances se font sur la base de la police flottante du commissionnaire-transporteur.

b) Sans être obligé de le faire, le commissionnaire-transporteur est autorisé à englober dans l'assurance de transport les frais de transport et les frais connexes. Si le mandant ne charge pas le commissionnaire-transporteur de l'assurance, ce dernier a le droit d'assurer les frais de transport et les frais connexes et de prélever le montant dû pour cette assurance.

§ 39. *a)* En cas de sinistre, le mandant n'a droit qu'à l'indemnité que le commissionnaire-expéditeur a touchée de l'assureur sur la base des clauses de la police.

b) Le commissionnaire-transporteur s'acquitte de ses obligations en cédant à son mandant ses droits à l'égard de l'assureur ; il n'est obligé de poursuivre la créance contre l'assureur que s'il y a convention spéciale et écrite ; ces poursuites se font aux risques et périls du mandant.

c) L'obligation et la responsabilité du commissionnaire-transporteur ne peuvent en aucun cas être éteintes.

§ 40. Le fait de contracter l'assurance, de payer les primes et l'accomplissement de toute autre formalité relative à l'assurance ou à des avaries autorisent le commissionnaire-transporteur à prélever une commission.

X. — ENTREPOSAGE.

§ 41. *a)* L'entrepôt se fait au gré du commissionnaire-transporteur, dans ses propres magasins ou dans les magasins d'autrui.

b) Lorsque la marchandise est entreposée dans un magasin public, le mandant est soumis également aux conditions de ce magasin public.

c) Le dépositaire n'assume aucune obligation pour la garde ou pour la surveillance de ses magasins s'ils sont pourvus de serrures.

d) Le déposant peut librement visiter les magasins ou les faire visiter. Dans le cas où il renonce à ce droit, il ne peut se prévaloir à l'égard du dépositaire de la manière dont la marchandise est entreposée et surveillée.

§ 42. *a)* Le déposant doit être accompagné du dépositaire ou d'un de ses employés, s'il veut visiter le magasin.

b) Les magasins ne peuvent être visités qu'aux heures de bureau du dépositaire et seulement pendant qu'il fait jour.

§ 43. *a)* Si le déposant prélève des échantillons de la marchandise entreposée ou s'il effectue d'autres opérations sur cette marchandise, il est tenu de trans-

mettre ensuite à nouveau les marchandises au commissionnaire-transporteur, après en avoir constaté le nombre, le poids et la qualité d'accord avec lui. A défaut de cette constatation, le dépositaire n'est pas responsable des dommages constatés ultérieurement.

b) Le dépositaire se réserve le droit de faire exécuter par ses propres employés toutes les opérations que le déposant désire entreprendre sur la marchandise entreposée.

§ 44. Le déposant est responsable de tous les dommages causés par lui, par ses employés ou par ses mandataires, au dépositaire, à d'autres déposants ou au propriétaire de l'immeuble à l'occasion des opérations qu'il effectue dans les magasins où sont entreposées les marchandises. Son considérés comme mandataires du déposant les tiers qui sur son ordre visitent le magasin ou le terrain où sont déposées les marchandises.

§ 45. a) Les frais de magasinage sont facturés par fractions de 50 kilos et par mois entiers, c'est-à-dire de la date du 1^{er} mois jusqu'à celle du jour précédent du mois suivant (par exemple du 5 février jusqu'au 4 mars = un mois). Toute fraction de 50 kilos commencée ou de mois commencé est comptée comme entière. Les frais secondaire ne sont pas compris dans le prix convenu du magasinage.

b) Le jour où la marchandise est mise en magasin et le jour où elle est délivrée sont comptés pour le calcul des frais de magasinage.

c) Les frais de magasinage pour mobilier sont facturés d'après les conditions usuelles locales.

§ 46. *a)* Le dépositaire peut dénoncer à tout instant, sauf convention contraire, le contrat de dépôt sous conditions d'observer un délai d'un mois. Cette dénonciation doit être adressée par lettre recommandée à la dernière adresse connue du déposant.

b) Le dépositaire peut dénoncer sans délai en vertu de l'art. 422, alinéa 2 du Code de Commerce (motifs graves) notamment lorsque la marchandise met en péril d'autres biens ou que le dépositaire craint que la marchandise ne couvre pas le montant de sa créance.

§ 47. *a)* Le bulletin de magasinage ne vaut que comme certificat de dépôt dans le sens du § 808 du Code de Commerce. Le dépositaire n'est de ce fait notamment pas tenu de ne délivrer la marchandise qu'au porteur de ce bulletin.

b) Lorsqu'un bulletin de magasinage est établi, le dépositaire est autorisé, mais pas obligé, de vérifier l'identité du porteur dudit bulletin ; il est fondé à livrer la marchandise au porteur de ce bulletin.

c) La cession ou l'hypothèque des droits du déposant relativement au contrat de magasinage n'est valable que si elle a été notifiée au dépositaire par écrit. Lorsque cette cession ou cette hypothèque ont eu lieu dans cette forme le bénéficiaire a seul le droit de disposer de la marchandise.

§ 48. *a)* Le dépositaire est autorisé à considérer l'indication de la valeur de la marchandise comme ordre d'assurance contre l'incendie sans que toutefois il y ait obligation.

b) Il peut également sans mandat et sans indication de la valeur procéder à l'assurance contre l'incendie de la marchandise pour une valeur estimative. Il n'y a toutefois aucune obligation pour lui de procéder à cette assurance. Il n'encourt aucune responsabilité en cas d'erreur dans l'estimation.

§ 49. Lorsque l'ordre est donné de ne pas assurer, le déposant ne peut, en cas de sinistre, réclamer aucune indemnité au dépositaire.

§ 50. Tous les frais de magasinage, de transport et d'assurance, tous les débours, avances et autres autres créances en compte courant doivent être réglés sur la demande du dépositaire avant le retrait de la totalité ou d'une partie des marchandises. Dans le cas où le dépositaire aurait livré des marchandises sans paiement préalable, le déposant est personnellement responsable pour la totalité de la créance du dépositaire et il ne peut pas faire valoir que le prix doit en être payé par la personne qui aurait reçu la marchandise.

§ 51. Les dispositions de cette section s'appliquent également au magasinage provisoire de marchandises, par exemple en attendant leur expédition.

XI. — DROIT DE GAGE.

§ 52. a) Le commissionnaire-transporteur a un droit de gage et un droit de rétention sur tous les biens et valeurs se trouvant en sa possession pour toutes ses créances échues ou non échues contre son mandant.

b) Le droit de rétention a également à l'égard des non-commerçants les effets du droit de rétention commercial (art. 369 et ss. Code Commerce). L'art. 369, alinéa 3 du Code de Commerce ne trouve ici aucune application.

c) Un délai d'une semaine est substitué à celui d'un mois prévu à l'article 1234 du Code Civil.

d) En cas de vente aux enchères ou de vente du gage, le commissionnaire-transporteur peut dans tous les cas prélever une commission de 5 % du produit brut de la vente.

XII. — RESPONSABILITÉ DU COMMISSIONNAIRE-TRANSPORTEUR.

§ 53. Le commissionnaire-transporteur ne répond en principe que dans les cas où une faute de sa part sera établie. Sa responsabilité est limitée et respectivement dégagée dans les cas ci-dessous :

§ 54. a) Lorsqu'un dommage par perte totale ou partielle, avarie, retard ou d'autre sorte aura été provoqué par une tierce personne, notamment un entrepreneur de transport, le chemin de fer, l'entrepositaire, l'affrèteur, le centre de groupage ou par d'autres intermédiaires, assureurs ou entreprises ayant participé au transport ou au magasinage de l'objet du mandant, le commissionnaire-transporteur peut céder à son mandant tous ses droits à l'égard de ce tiers ; cette disposition s'applique notamment aux dommages suivants : perte, dépréciation, dégradation,

retard., etc... Il n'est dérogé à cette règle que si le commissionnaire-transporteur s'est chargé, par convention spéciale, de poursuivre la créance envers le tiers pour le compte et aux risques et périls du mandant.

b) Une obligation ou une responsabilité plus étendue n'existe pour le commissionnaire-transporteur que si une violation fautive des obligations résultant de l'art. 408, alinéa 1^{er} du Code de Commerce est relevée contre lui.

c) Les personnes désignées à l'alinéa a) ne sont pas des collaborateurs (Erfüllungsgehilfen) du commissionnaire-transporteur.

d) En cas d'application de l'art. 413 du Code de Commerce (Accord sur le prix de transport, expédition en groupage) le commissionnaire-transporteur ne répond pas en qualité de transporteur, mais seulement comme commissionnaire-transporteur.

§ 55. a) La mission du commissionnaire-transporteur pour les marchandises livrables à domicile est terminée dès que celles-ci auront été mises à la disposition du destinataire devant sa maison.

b) Sur la demande du destinataire, les colis ne pesant pas plus de 50 kilos à l'unité sont livrés à ses risques, dans sa cour, sa cave ou à l'étage, à moins que la dimension du colis exclut le transport de ces colis par un seul homme.

Toutes les autres marchandises sont livrées et mises à terre devant la maison et lorsque le poids ou la nécessité d'opérations spéciales (par exemple fûts de

vins, machines, bonbonnes) s'y opposent, elles seront mises à la disposition du destinataire sur le camion devant sa maison.

§ 56. Dans tous les cas, dans lesquels le commissionnaire-transporteur est responsable d'une perte, d'une diminution de poids, d'un échange, d'un retard, etc..., les valeurs ci-après indiquées forment la limite de sa responsabilité :

a) Celles fixées par les conditions locales ou régionales, au maximum, toutefois, Mark 120 par kilog. brut et sans que la totalité de l'indemnité ne puisse excéder un millions de marks pour chaque cas.

b) La valeur déclarée lorsque celle-ci est inférieure à celle sous a).

c) Dans le cas où la valeur sous a) est supérieure à la valeur marchande de l'objet aux lieux et à la date de la remise faite au commissionnaire-transporteur, cette valeur marchande est substituée à la valeur indiquée aux papiers joints à l'envoi.

« Lorsque différentes valeurs sont indiquées (*pour un même objet*), c'est la moins élevée qui sert de base ».

§ 57. Le commissionnaire-transporteur est autorisé, mais non obligé, de livrer à titre de dommages-intérêts une marchandise de valeur et qualité équivalentes à celle disparue. Il est autorisé, en cas de dépréciation, mais sans responsabilité pour diminution de valeur, à faire procéder, à ses frais et pour son compte, à la répartition du dommage.

§ 58. *a)* Le commissionnaire-transporteur n'est responsable d'un retard de quelque nature que ce soit que lorsqu'un dommage est causé de ce fait à la marchandise et si une faute grave est établie à son égard.

b) Les autres dispositions de ces conditions générales qui limitent davantage ou suppriment entièrement celles de l'alinéa *a)* relatives à la responsabilité ne sont pas modifiées.

§ 59. *a)* Le commissionnaire-transporteur n'est en aucun cas responsable du préjudice matériel ne provenant pas de la perte, de la diminution, de la dépréciation ou d'un retard (par exemple inobservation des prescriptions pour l'importation et l'exportation, augmentation des tarifs, etc...) ; de même les dommages qui ne seront pas causés directement aux marchandises (gain manqué, modification dans les conditions du marché, empêchement à la livraison, cause de non-paiement, perte sur les cours, mesures douanières, amendes de la douane) ne donneront lieu à aucun recours contre le commissionnaire-transporteur.

b) En cas de dommage survenu à une partie seulement de l'envoi (par exemple à une pièce d'une machine complète) ou à un seul objet faisant partie d'une installation complète (par exemple à une pièce d'un mobilier) la diminution de valeur de l'objet ou des autres pièces n'entre pas en ligne de compte.

§ 60. *a)* Pour les envois d'argent, detitres, documents, valeurs, métaux précieux, pierres précieuses,

antiquités, tableaux, objets d'art, gobelins, dentelles véritables, tissages précieux, et pour tous autres objets dont la valeur dépasse 300 mk. par kilog., le commissionnaire-transporteur ne répond du dommage que si le mandant l'a averti parécrit en temps utile de la valeur des objets, afin qu'il lui soit possible de se prononcer sur l'acceptation ou le refus du mandat et de prendre les dispositions nécessaires pour la réception, la surveillance ou l'expédition de ces marchandises.

b) La remise d'un objet de valeur au livreur ou à un autre employé subalterne du commissionnaire-transporteur n'est considérée comme effective que lorsque ce dernier ou l'un de ses employés autorisés est entré en sa possession (Comp. le § 9).

c) Le mandant ne pourra objecter :

1° Que le commissionnaire-transporteur avait eu connaissance de la valeur de la marchandise ou aurait dû avoir connaissance de cette valeur ;

2° Que le dommage a été causé par des motifs autres que l'omission de l'indication de la valeur ou que le dommage aurait été subi même si la valeur avait été indiquée.

d) Cette disposition ne modifie en rien les dispositions des autres paragraphes en tant qu'ils limitent ou suppriment la responsabilité au delà des prescriptions de ce paragraphe.

§ 61. Le commissionnaire-transporteur est exonéré de toute responsabilité :

a) Pour tous les dommages, notamment ceux provenant de vol, causés à des marchandises non emballées ou emballées de façon défectueuse (par exemple en cartons, en caisses à claire-voie), à moins qu'une convention spéciale et écrite ait étendu sa responsabilité pour ces objets.

Les exigences du chemin de fer et des compagnies de navigation relativement aux marchandises considérées par ces administrations comme insuffisamment emballées ou non emballées, sont valables en ce qui concerne le commissionnaire-transporteur.

Le commissionnaire-transporteur est autorisé mais non obligé de remédier à l'insuffisance apparente de l'emballage, qu'elle soit constatée immédiatement ou ultérieurement ; cette réfection n'entraîne toutefois pour lui aucune responsabilité dépassant celle de l'alinéa précédent.

b) Pour tous les dommages qui sont la conséquence directe ou indirecte de cas de force majeure : mobilisation, guerre, révolution, sédition, pillage, mesures administratives, réquisition (quelle que soit l'autorité qui y procède), représailles, boycottage, difficultés de transport, pénurie de wagons, fermeture de trafic par chemin de fer ou par eau, restrictions partielles de trafic, dangers causés par des mines, bombes ou avions, explosions, grèves, look-outs, sabotages et autres causes semblables.

c) Pour les dommages causés directement ou indirectement par la pluie, la neige, le froid, la chaleur, l'inondation, l'humidité ou par toute autre intempérie,

de même que pour ceux provenant de la défectuosité de grues, de chaînes, de crics et autres instruments de levage ; de la défectuosité ou de la rupture de conduites d'eau, de gaz, d'écoulement d'eau ou de toute autre installation.

d) Pour les dommages causés aux marchandises par l'influence d'autres marchandises ou leur emballage (par exemple odeur, moisissure, chaleur, froid).

e) Pour les dommages causés par les rats, les souris, les vers, les mites et autres rongeurs, de même que par les souillures des chiens, chats et autres animaux.

f) Pour les dommages provenant soit de la décomposition, l'écoulement, le suintage, le bris, la dessiccation, l'évaporation, la moisissure, l'oxydation, la diminution de la marchandise ; soit de sa nature même ou de son emballage.

g) Pour tous les dommages causés par l'entreposage à découvert s'il en a été convenu ainsi ou si, en raison des usages ou du trafic commercial, l'entreposage sous hangars ou magasins couverts n'était pas praticable.

h) Pour tous les dommages causés par vol grave au sens du § 243 du Code pénal ainsi que ceux causés par un pillage au sens du § 248 et suiv. du Code pénal.

§ 62. a) Lorsqu'un préjudice peut avoir été causé par un des dangers énoncés au § 55, on présume qu'il était la conséquence de ce danger.

b) Les dispositions des autres §§ de ces conditions générales en tant qu'elles limitent ou suppriment la responsabilité du commissionnaire-transporteur au

delà des dispositions du § 53 ne subissent aucune modification du fait des dispositions ci-dessus.

§ 63. Lorsque le commissionnaire-transporteur peut prouver qu'il a délivré les marchandises dans le même état extérieur qu'il les a reçues, il ne peut pas lui être opposé une demande en dommages-intérêts. Les obligations des commissionnaires-transporteurs résultant de l'article 383 du Code de Commerce ne sont pas modifiées par ce qui précède.

§ 64. Tous les dommages, même ceux qui ne sont pas visibles extérieurement, doivent être signalés par écrit immédiatement au commissionnaire-transporteur après la livraison des marchandises ; dans le cas contraire, on présume que les dommages sont postérieurs à celle-ci.

§ 65. Dans tous les cas où le montant dû par le commissionnaire-transporteur ou librement offert par lui atteint la totalité de la valeur, le commissionnaire-transporteur n'est obligé de payer que contre remise de la marchandise et contre cession des droits envers les tiers soit du mandant, soit du bénéficiaire de l'indemnité.

§ 66. Le terme « dommage » ou « préjudice » employé dans ces conditions générales s'entend au sens le plus large du mot (art. 249 et suiv. du Code Civil) ; il comprend notamment la perte totale ou partielle, la diminution de valeur, la casse, le vol, les dépréciations de toutes natures, pour autant que des restrictions particulières à cet égard ne sont pas contenues dans les §§ qui précèdent.

§ 67. a) Lorsque le commissionnaire-transporteur se base sur l'une des limitations de sa responsabilité résultant de ces conditions générales, on ne peut lui objecter qu'il y a eu faute, vol ou délit de ses employés ou aides.

b) Lorsqu'une tierce personne réclame des dommages-intérêts au commissionnaire-transporteur pour de prétendus délits, ou pour d'autres raisons, le mandant doit immédiatement faire le nécessaire pour dégager la responsabilité du commissionnaire-transporteur.

§ 68. *Ces conditions générales ne s'opposent pas à ce que pour des expéditions particulières une responsabilité dépassant celle prévue aux présentes conditions puisse être convenue entre les parties.*

XIII. — PRESCRIPTION.

§ 69. Toutes les revendications contre le commissionnaire-transporteur, qu'elle qu'en soit la base légale, se prescrivent par un an. La prescription commence avec la naissance de la créance, sans avoir à considérer si l'ayant-droit a eu connaissance de cette naissance, au plus tard avec la livraison de la marchandise. Si d'après la loi la prescription commence à une époque plus rapprochée, celle-ci est déterminante, une prescription de plus courte durée prévue dans la loi reste opérante. L'application du § 390, al. 2 du Code Civil et 414, al. 3 du Code de Commerce est exclue à l'égard du commissionnaire-transporteur.

XIV. — COMPÉTENCE.

§ 70. a) Pour toutes les contestations résultant du contrat ou en connexion avec lui est exclusivement compétent le Tribunal du lieu où se trouve l'établissement du commissionnaire-transporteur contre lequel la créance est née.

a) Dans les rapports entre le commissionnaire-transporteur et son mandant ou ses ayants droit, la loi allemande est applicable.

XV. — DISPOSITIONS FINALES.

Des conditions d'expédition particulières, locales ou régionales par des associations de commissionnaires-transporteurs ou de Maisons d'expéditions spéciales, ainsi que des usages commerciaux et des dispositions légales prévalent contre ces conditions générales d'expédition si elles sont plus favorables au commissionnaire-transporteur.

Extrait de la Revue « *Les Transports* » n°s 33 et 35 de 1925.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Principaux ouvrages consultés

- ALAUZET. — *Commentaire du Code de Commerce et de Législation commerciale.*
- AUBRY et RAU. — *Cours de Droit civil français* (4^e édition).
- BAUDRY et WAHL. — *Traité théorique et pratique de Droit civil* (t. XXIV).
- BESLAY. — *Commentaire du Code de Commerce.*
- BONNECASE (Julien). — *Traité de Droit commercial maritime*, t. I, II (1922-1923) ; *Le Particularisme du Droit commercial maritime* (1921).
- BOISTEL. — *Cours de Droit commercial* (1890).
- BUFNOIR. — *Collection des principaux Codes étrangers* : Code civil allemand, 1896, promulgué le 1^{er} janvier 1900 (1904-1914, 4 vol.).
- CLAMAGERAN. — *Du louage d'industrie, du mandat et de la commission.*
- COLIN (Ambroise). — *La Navigation commerciale au XIX^e siècle* (1901).
- COLIN et CAPITANT. — *Traité élémentaire de Droit civil* (1924).
- COSACK (C.). — *Traité de Droit commercial*. Trad. sur la 6^e édit. allemande par Léon Mis (1904-1907, 3 vol.).
- COSTES. — *De la Convention de prête-nom* (thèse, 1891).
- DELAMARRE et LE POITEVIN. — *Traité théorique et pratique de Droit commercial*, t. II.
- GIDE. — *Cours d'économie politique* (1920).
- GUILLOUARD. — *Traité du mandat.*
- JOSSERAND. — *Les Transports* (2^e édition).
- LABBÉ. — *Dissertation au Sirey* (1^{er} déc. 1891 et 1893, I, 497).
- LAURENT. — *Principes de Droit civil français*, t. XXVIII.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Manuel de Droit commercial.*
- PLANIOL. — *Traité élémentaire de Droit civil* (t. II).
- PONT (Paul). — *Commentaire-traité des petits contrats.*
- POTHIER. — *Traité du contrat de mandat* (n^o 1 et suiv.).

- RIPERT (Georges). — *Traité de Droit maritime*, 3 vol. (1922-1923).
- ROSSEL (Virgile). — *Manuel du Droit fédéral des obligations* t. I (1920).
- SARRUT. — *Dissertation au Dalloz* (1898, I, 23).
- SCHNEIDER et FICK. — *Commentaire du Droit fédéral* (1915).
- THALLER et PERCEROU. — *Droit commercial*.
- TROPLONG. — *Commentaire du titre du mandat* (a. 1984).
- *Traité du louage* (t. II).
- WALH. — *Précis théorique et pratique de Droit commercial*.
-

Revue et Journaux

- Annales du Droit commercial*.
- DALLOZ (Jurisprudence générale et Répertoire pratique).
- Documents maritimes et commerciaux :
- France : Les conditions de transit peuvent-elles être améliorées dans nos ports (*Les éditions de la marine marchande*, 1926).
- Allemagne : *Verein Deutscher Spediteure*, Düsseldorf, mai 1926.
- Gazette judiciaire et commerciale de Lyon*.
- Gazette du Palais*.
- Journal Officiel*.
- Pandectes françaises*.
- Recueils de jurisprudence commerciale et maritime* :
- Marseille, années 1820 à 1926.
- Nantes, — 1860 à 1926.
- Le Havre, — 1855 à 1926.
- Revue critique de Législation et de Jurisprudence*.
- Revue internationale du Droit maritime et de Droit maritime comparé* (années 1875 à 1926).
- Sémaphore de Marseille (Le)*.
- Sirey* (Recueil de Jurisprudence).
- Revue de Droit français commercial et maritime*.
- Revue du Bulletin des Transports* (155 bis, rue Legendre, Paris).
- Revue générale des Transports* (24, rue d'Enghien, Paris).

IMPRIMERIE G. VATAR, RENNES.
